Document propriété du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)

Reproduction et communication interdite vers l'externe sans autorisation du GPMM

REGLEMENT DE SECURITE DE L'EXPLOITATION (RSE) DU RESEAU FERROVIAIRE PORTUAIRE DU GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE ET SON DISPOSITIF DE PILOTAGE

EDITION DU 30/09/2010

VERSION A DU 30 SEPTEMBRE 2010

DATE D'APPLICATION : 01/02/2011

MA-E-PSE-0001 - RSE

SOMMAIRE

CHAPITRE 0. PREAMBULE 9
0.1. DOCUMENTS ABROGES 9
0.2. DOCUMENTS DE REFERENCE 9
0.2.1. Directives Européennes 9
0.2.2. Lois 10
0.2.3. Ordonnances 10
0.2.4. Décrets 10
0.2.5. Arrêtés 10
0.2.6. Codes 11
0.3. DOMAINE D'APPLICATION 11
CHAPITRE 1. OBJET D'UN DISPOSITIF DE PILOTAGE DE LA SECURITE 12
1.0. SYSTEME DE PILOTAGE DE LA SECURITE 12
1.0.1. Contexte 12
1.0.2. Organigramme du management de la sécurité du GPMM 12
1.0.3. Organigramme du management de la sécurité du GDIPM 13
1.0.4. Le système de gestion de la sécurité 13
1.0.5. Organisation de la prise en charge de la sécurité par le GDIPM 14
1.0.6. Mise en œuvre des procédures de suivi, de contrôle, d'audit et d'animation de la sécurité par le GPMM 15
1.0.7. Le Plan d'Action Sécurité du GDIPM 17
1.0.8. Le Plan de veille du GDIPM 18
1.0.9. Le respect des normes 18
1.0.10. La gestion documentaire 18
1.0.11. La gestion des évolutions 19
1.1. IDENTIFICATION DU GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE 21
1.2. DESCRIPTION DES MISSIONS 21
1.2.1. L'affectation des missions 21
1.2.2. Le comité de pilotage 22
1.2.3. L'équipe opérationnelle du GPMM 23
1.2.4. L'équipe opérationnelle du GDIPM 23
1.2.5. Les services d'appui 23
1.2.6. Positionnement de l'équipe d'encadrement opérationnelle du GDIPM 24
1.3. RAPPEL DES CARACTERISTIQUES GENERALES DU SYSTEME 24
1.3.1. Zone portuaire ouest 24
1.3.2. Zone portuaire Est 25
1.3.3. Voies 25
1.3.4. Matériel roulant 26
1.3.5. Énergie 26
CHAPITRE 2. DESCRIPTION DE L'ORGANISATION 27
2.1. DESCRIPTION DE L'ORGANISATION GLOBALE DU GPMM 27
2.1.1. Présentation du GPMM 27
2.1.2. Présentation du GDIPM 28
2.1.3. Principes et méthodologie mis en place par le GDIPM 29
2.1.4. Organisation du pilotage de la production du GDIPM 29

2.1.5. Organigramme du GDIPM 30
2.2. DESCRIPTION DE L'ORGANISATION DE L'EXPLOITATION 30
2.2.1. Principes d'organisation 30
2.2.2. Gestion de la concomitance d'activité entre les opérateurs ferroviaires 31
2.3. DESCRIPTION DE L'ORGANISATION DE LA MAINTENANCE 32
2.3.1. Maintenance préventive 32
2.3.2. Maintenance corrective 33
2.3.3. Renouvellement 33
2.3.4. Installations concernées 33
2.3.5. Activités sous-traitées 33
2.4. DESCRIPTION DE L'ORGANISATION DE LA FORMATION 34
2.5. DESCRIPTION DE L'ORGANISATION DU CONTRÔLE INTERNE 34
2.5.1. Contrôle interne exercé par le GPMM 34
2.5.2. Contrôle interne exercé par le GDIPM 35
2.5.3. Organigramme général du contrôle interne 35
2.6. PRESENTATION DES PRINCIPES DE GESTION DE LA DOCUMENTATION RELATIVE A L'EXPLOITATION ET A LA MAINTENANCE 36
CHAPITRE 3. DESCRIPTION DES CONDITIONS D'EXPLOITATION DU SYSTEME (RSE) 37
3.1. GENERALITES 37
3.1.1. Objet du Règlement de Sécurité de l'Exploitation 37
3.1.2. Exploitants 37
3.1.3. Sécurité de l'Exploitation 38
3.1.4. Textes réglementaires relatifs à la sécurité de l'exploitation 38
3.1.5. Documents de sécurité 40
3.1.6. Élaboration des documents de sécurité 40
3.1.7. Agents chargés de l'application du RSE 40
3.1.8. Exercice des fonctions de sécurité 41
3.1.9. Contrôles de sécurité 41
3.2. PRINCIPES, REGLES DE CONDUITE ET DE CIRCULATION 41
3.2.1. Principes et règles de conduite 41
3.2.2. Principes et règles de circulation des trains et des évolutions 44
3.2.3. Circulation des trains de travaux et matériels de service 46
3.2.4. Manœuvres 47
3.3. VEHICULES – TRAINS 49
3.3.1. Généralités 49
3.3.2. Tests de fonctionnement 50
3.3.3. Aptitude à la mise en circulation 50
3.3.4. Anomalies 51
3.3.5. Mise en service de nouveaux matériels 51
3.4. SIGNALISATION 52
3.4.1. Équipement de signalisation 52
3.4.2. Mode nominal 52
3.4.3. Mode dégradé prévu et organisé – Travaux sur les installations – Maintenance 54
3.4.4. Mode dégradé inopiné – Anomalies de signalisation 54
3.4.5. Essais/ mises en service et en exploitation 55
3.5. VOIE 55

3.5.1. Caractéristiques des voies 55
3.5.2. Mode nominal – Règles de maintenance ordinaire 55
3.5.3. Mode dégradé prévu et organisé – Travaux sur les voies ou les abords 56
3.5.4. Mode dégradé inopiné – Avaries à la voie 57
3.5.5. Essais/ mises en service et en exploitation 58
3.6. ALIMENTATION EN ENERGIE ELECTRIQUE DE TRACTION 58
3.6.1. Installations de traction électrique 58
3.6.2. Fonctionnement normal – Travaux sur les installations – Avaries aux installations - Essais 58
3.7. MOYENS DE COMMANDE ET DE CONTRÔLE DES CIRCULATIONS 59
3.7.1. Installations de sécurité 59
3.7.2. Mode nominal – Fonctionnement normal 59
3.7.3. Mode dégradé prévu et organisé – Travaux sur les équipements / Installation 61
3.7.4. Mode dégradé inopiné – Dysfonctionnement des équipements / Installations 63
3.7.5. Essais / mises en service et en exploitation 64
3.8. DISPOSITIFS DE CONTRÔLE DE LA CONDUITE DES TRAINS 65
3.8.1. Dispositifs de contrôle de conduite 65
3.8.2 Veille Automatique de Contrôle de Maintien d'Appui 65
3.8.3 La répétition des signaux 66
3.9. GESTION DES COMMUNICATIONS 67
3.9.1. Dispositifs et moyens de communication – Règles d'emploi 67
3.9.2. Généralités et types de communication 67
3.9.3. Mode nominal – Fonctionnement normal 68
3.9.4. Mode dégradé prévu et organisé – Travaux sur les équipements / Installations 68
3.9.5. Mode dégradé inopiné – Dysfonctionnement des équipements / Installations 69
3.9.6. Essais / mises en service et en exploitation 69
3.10. GESTION DES EVENEMENTS « IMPORTANTS » 69
3.10.1. Principes 69
3.10.2. Catégories d'évènements 70
3.10.3. Mesures à prendre 71
3.10.4. Processus d'échange d'informations entre le GPMM et les exploitants 72
3.10.5. Dispositif d'astreinte 72
3.10.6. Relevage 72
3.11. CONDITIONS DE REPRISE DE L'EXPLOITATION APRES UNE INTERRUPTION IMPORTANTE DU SERVICE 72
3.11.1. Assurances à obtenir 73
3.11.2. Mesures à prendre 73
3.12. GESTION DES PASSAGES A NIVEAU (PN) 73
3.12.1. Généralités - classement 73
3.12.2. Fonctionnement en mode nominal 74
3.12.3. Exploitation en mode dégradé des PN 74
3.12.4. Création, suppression, modification de PN 75
3.12.5. Essais / mises en service et en exploitation 75
3.13. GESTION DES ZONES SENSIBLES 75
3.14. MOYENS D'INFORMATION DES UTILISATEURS ET DES TIERS EN MATIERE DE SECURITE 76
3.15. INSTALLATIONS NOUVELLES OU MODIFIEES - ESSAIS / MISES EN SERVICE ET EN EXPLOITATION 76

3.15.1. Principes 76
3.15.2. Essais 77
3.15.3. Organisation préparation et exécution des essais 77
3.15.4. Compétence des agents chargés des essais 77
3.15.5. Contrôle et suivi des essais – mise en service et mise en exploitation 77
3.16. SECURITE DES PERSONNELS....78
3.16.1. Réglementation applicable 78
3.16.2. Prévention des risques lies aux circulations ferroviaires....79
3.16.3. Prévention des risques électriques ferroviaires....81
3.16.4. Prévention des risques lies a la nature des marchandises transportées....83
3.17. SECURITE DES TIERS ET DE L'ENVIRONNEMENT....83
3.17.1. La sécurité des cheminements....83
3.17.2. Présence de personnes dans les emprises ferroviaires interdites au public 83
3.17.3. La protection de l'environnement....84
CHAPITRE 4. MOYENS DE LUTTE CONTRE LES ACTES DE MALVEILLANCE POUVANT AFFECTER LA SECURITE....85
4.1. MAITRISE DES ESPACES 85
4.2. ACTIONS DE PREVENTION 86
CHAPITRE 5. POLITIQUE DE MAINTENANCE....87
5.1. DEFINITION ET OBJECTIFS DE LA POLITIQUE DE MAINTENANCE 87
5.1.1. Caractéristiques nominales 88
5.1.2. Disponibilité des installations....88
5.2. LA MAINTENANCE FERROVIAIRE....89
5.2.1. Maintenance préventive 89
5.2.2. Maintenance corrective 90
5.2.3. Régénération....90
5.3. PROGRAMME DE MAINTENANCE PREVENTIVE....91
5.4. OBJECTIFS RECHERCHES....91
5.4.1. La régularité 91
5.4.2. La sécurité technique 91
5.5. REFERENCES TECHNIQUES 92
CHAPITRE 6. FORMATION DU PERSONNEL....93
EXPLOITATION....93
6.1. IDENTIFICATION DES TACHES DE SECURITE DE LA CIRCULATION 93
6.2. DESCRIPTION DES MODALITES D'APTITUDE INITIALE DES PERSONNES POUR LES TACHES DE SECURITE....94
6.2.1. Recrutement....94
6.2.2. Habilitation 94
6.2.3. Le dossier individuel....94
6.3. DESCRIPTION DES FORMATIONS INITIALES DES PERSONNES AFFECTEES AUX TACHES DE SECURITE....95
6.3.1. Déroulement de la formation 95
6.3.2. Durée de la formation....95
6.3.3. Attestation de formation....95
6.4. FORMATION CONTINUE DES AGENTS....95
6.4.1. Le plan de formation....95

6.4.2. Formation au poste de travail 96
6.4.3. Perfectionnement 96
6.4.4. Formation d'adaptation 96
6.5. SUIVI DES COMPETENCES DES AGENTS 96
MAINTENANCE 97
6.6. IDENTIFICATION DES TACHES DE SECURITE DE LA MAINTENANCE 97
6.7. DESCRIPTION DES MODALITES D'APTITUDE INITIALE DES PERSONNES POUR LES TACHES DE SECURITE DE LA MAINTENANCE 98
6.7.1. Recrutement 98
6.7.2. Habilitation 98
6.7.3. Le dossier individuel 98
6.8. DESCRIPTION DES FORMATIONS INITIALES DES PERSONNES AFFECTEES AUX TACHES DE SECURITE DE LA MAINTENANCE 99
6.8.1. Déroulement de la formation 99
6.8.2. Attestation de formation 100
6.9. FORMATION CONTINUE DES AGENTS DE MAINTENANCE 100
6.10. SUIVI DES COMPETENCES DES AGENTS DE MAINTENANCE 100
CHAPITRE 7. ELEMENTS RELATIFS A LA QUALITE 102
7.1. IDENTIFICATION DES NORMES EN MATIERE DE QUALITE AINSI QUE DES DOCUMENTS DECRIVANT LES MODALITES DE RESPECT DE CES NORMES 102
7.1.1. Le Système Qualité 102
7.1.2. La maîtrise de la Production 104
7.2. DESCRIPTION DE LA GESTION DOCUMENTAIRE 105
7.2.1. Système de gestion de la documentation 105
7.2.2. Organisation de la Gestion Electronique de Documents (GED) 106
7.2.3. Diffusion de la documentation aux opérateurs ferroviaires 106
7.3. DESCRIPTION DES MODALITES DE SURVEILLANCE DES SOUS-TRAITANTS 106
7.3.1. Activités sous-traitées 106
7.3.2. Agrément du sous-traitant 107
7.3.3. Délais d'intervention 107
7.3.4. Processus de contractualisation du sous-traitant 107
7.3.5. Gestion des contrats de sous-traitance 108
7.3.6. Audits et contrôles des prestations fournies 108
7.4. DESCRIPTION DU PROCESSUS DE GESTION INTERNE DES MODIFICATIONS DU SYSTEME AUX PLANS STRUCTUREL ET OPERATIONNEL 108
7.4.1. Mise en place des processus de suivi et de mise à jour 108
7.5. PRESENTATION DES INSTALLATIONS AUX OPERATEURS FERROVIAIRES 108
CHAPITRE 8. DISPOSITIF PERMANENT DE CONTRÔLE ET D'EVALUATION DU NIVEAU DE SECURITE 109
8.1. MODALITES DE CONTRÔLE DU RESPECT DE LA REGLEMENTATION, DU DOCUMENT DE SECURITE DE L'EXPLOITATION ET DES INSTRUCTIONS 109
8.1.1. Contrôles de sécurité du GDIPM 109
8.1.2. Contrôles de sécurité du GPMM 111
8.2. MODALITES DE DETECTION, D'ANALYSE DES EVENEMENTS POUVANT AVOIR UN IMPACT SUR LA SECURITE 111
8.2.1. Le recueil d'informations 112

8.2.2. Le retour d'expérience....112
8.3. MODALITES DE D'EVALUATION DU NIVEAU DE SECURITE....113
8.3.1. L'animation sécurité....113
8.3.2. Évaluation du niveau de sécurité....114
CHAPITRE 9. RELATIONS AVEC L'EPSF A L'OCCASION D'ACCIDENTS ET D'INCIDENTS D'EXPLOITATION....115
9.1. DEFINITIONS....115
9.2. ACCIDENTS ET INCIDENTS GRAVES....115
9.3. EVENEMENTS RELEVANT UN DYSFONCTIONNEMENT DU SYSTEME....116
9.4. AUTRES EVENEMENTS....116
9.5. VISITES DES AGENTS DU SERVICE DE CONTRÔLE....116

ANNEXES

ANNEXE 1 : Récapitulatif des documents de référence 117
ANNEXE 2 : Glossaire - Définitions 119
ANNEXE 3 : L'organisation de la sécurité de l'entreprise RDT13 129
ANNEXE 4 : L'organisation de la sécurité de l'entreprise ETF 131
ANNEXE 5 : L'organisation de la sécurité du groupe VFLI 134
ANNEXE 6: L'organisation de la sécurité de l'entreprise d'INEXIA 136
ANNEXE 7 : Missions des membres de l'équipe opérationnelle du GDIPM 139
ANNEXE 8: Programme Annuel de Maintenance Préventive 146
ANNEXE 9 : Schéma simplifié du RFP 147

CHAPITRE 0. PREAMBULE

Dans le but de faciliter la desserte ferroviaire des ports, le livre IV du code des ports maritimes a été modifié par l'ordonnance 2005-898 du 2 août 2005 dans le but de favoriser le développement des dessertes ferroviaires des ports.

La loi 2010-788 du 12/07/2010 a modifié cette ordonnance, qui concerne l'ensemble des ports maritimes français afin de clarifier le régime juridique des voies ferrées portuaires..

Le décret 2007-1867 du 26 décembre 2007 a modifié le code des ports maritimes. Il a notamment donné aux autorités portuaires de nouvelles responsabilités de gestionnaires d'infrastructures ferroviaires.

L'autorité portuaire a la compétence de construire et gérer les Voies Ferrées Portuaires (VFP) Son exploitation a été déléguée à un gestionnaire d'infrastructure plus communément appelé GDIPM (Gestionnaire délégué infrastructure du port de Marseille).

Dans le cadre du transfert des responsabilités de maintenance et de gestion de ces voies, de la SNCF à l'autorité portuaire, le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) a établi le présent document qui s'appuie sur le guide pratique de l'EPSF pour l'élaboration d'un Règlement de Sécurité de l'Exploitation (version 4 du 01/12/2009).

Ce document décrit le Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE) du réseau ferroviaire portuaire du Grand Port maritime de Marseille et son dispositif de pilotage relatif à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Il regroupe le RSE proprement dit (Chapitre 3) et son dispositif de mise en œuvre. Les grands principes de la sécurité de l'exploitation sont déclinés dans des textes référencés en annexe 1.

0.1. DOCUMENTS ABROGES

Néant

0.2. DOCUMENTS DE REFERENCE

0.2.1. Directives Européennes

- Directive 95/18/CE du 19 juin 1995 concernant les licences des EF modifiée par la directive 2001/13/CE du 26 février 2001 et par la directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 ;
- Directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ;
- Directive 2007/59/CE du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de trains assurant la conduite de locomotives sur le système ferroviaire de la Communauté.

0.2.2. Lois

- Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs modifiée notamment par les lois des 13 février 1997 et 5 janvier 2006 et l'ordonnance 2004-61 du 12 juillet 2004 titre III portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports ferroviaires
- Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports
- Loi n°2008-660 du 04 juillet 2008 portant réforme portuaire
- Loi 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement

0.2.3. Ordonnances

Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes

0.2.4. Décrets

- Décret 92-352 du 01 avril 1992 relatif à la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées
- Décret n° 2002-1359 du 13 novembre 2002 fixant la consistance du RFN
- Décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 modifié relatif aux missions et aux statuts de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire
- Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire
- Décret n° 2007-1867 du 26 décembre 2007 relatif aux voies ferrées portuaires et modifiant le code des ports maritimes
- Décret n° 2008-148 du 18 février 2008 modifiant le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du RFN
- Décret n° 2008-887 du 2 septembre 2008 relatif à l'incorporation dans le réseau ferré national ou au retranchement de voies à la suite de la constitution du réseau des voies ferrées portuaires des Ports autonomes de La Rochelle, du Havre, de Nantes - Saint-Nazaire, de Rouen, de Bordeaux, de Dunkerque et de Marseille.
- Décret n° 2008-1038 du 9 octobre 2008 instituant le grand port maritime de Marseille
- Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010 relatif à la sécurité et l'interopérabilité du système ferroviaire modifiant le décret 2006-1279 du 19 octobre 2006

0.2.5. Arrêtés

- Arrêté du 5 juin 2001 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (arrêté RID)
- Arrêté du 8 janvier 2002 pris pour l'application du décret n° 2000-286 du 30 mars 2000 relatif à la sécurité du RFN

- Arrêté du 6 mai 2003 modifié par l'arrêté du 24 avril 2007 fixant les modalités de délivrance, de suspension temporaire et de retrait des licences d'EF
- Arrêté du 6 mai 2003 fixant les modalités de fonctionnement de la mission de contrôle des activités ferroviaires
- Arrêté du 23 juin 2003 modifié par l'arrêté du 7 décembre 2006 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le RFN
- Arrêté du 30 juillet 2003 relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité sur le RFN
- Arrêté du 4 août 2003 relatif au certificat de sécurité
- Arrêté du 26 août 2003 relatif aux modalités d'exploitation du RFN
- Arrêté du 28 avril 2004 relatif au règlement de sécurité de l'exploitation du RFN
- Arrêté du 1er juillet 2004 modifié relatif aux exigences applicables aux matériels roulants circulant sur le RFN et ses annexes
- Arrêté du 24 mai 2006 fixant le taux au droit de sécurité dû à l'EPSF
- Arrêté du 19 février 2007 pris pour l'application de l'article 3 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et l'interopérabilité du système ferroviaire
- Arrêté du 4 avril 2008 relatif au certificat de sécurité requis en matière ferroviaire
- Arrêté du 12 août 2008 pris en application de l'article 13 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 et relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le RFN
- Arrêté du 19 octobre 2009 modifiant l'arrêté du 6 mai 2003 fixant les modalités de délivrance, de suspension temporaire et de retrait des licences d'entreprises ferroviaires.

0.2.6. Codes

- Code des ports maritimes

Ces textes sont consultables sur les sites Internet www.europa.eu pour les textes communautaires et www.legifrance.gouv.fr pour les textes français.

0.3. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent document s'applique aux voies ferrées portuaires du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM).

CHAPITRE 1. OBJET D'UN DISPOSITIF DE PILOTAGE DE LA SECURITE

1.0. SYSTEME DE PILOTAGE DE LA SECURITE

1.0.1. Contexte

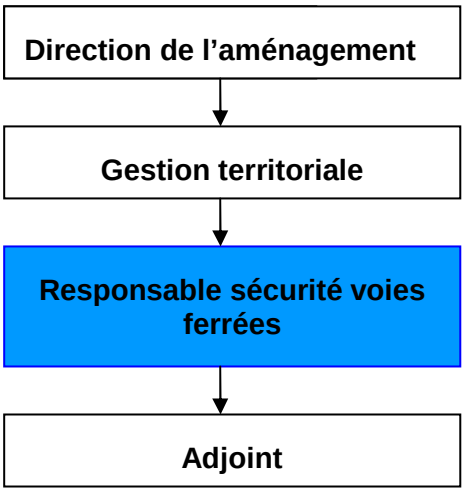
Depuis le 04/09/2008, date de l'entrée en vigueur de l'arrêté ministériel qui consacre leur transfert aux ports, le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) est Gestionnaire d'infrastructure du réseau ferroviaire portuaire (RFP). A ce titre, il récupère en propriété l'ensemble des infrastructures ferroviaires objet de l'arrêté de répartition du 20 février 2008.

Au terme d'un appel d'offres lancé en juillet 2009 dans le cadre d'un marché public négocié de fournitures courantes et de services, précédé d'une mise en concurrence en application des articles 10, 72, 44, 165, 166 du code des marchés publics, le GPMM, responsable de la sécurité des VFP au niveau de la conception et de la réalisation de la maintenance et de l'exploitation des voies ferrées situées sur le domaine portuaire de Marseille Fos, a choisi de confier ces missions à un gestionnaire délégué d'infrastructure constitué autour de VFLI, nommé GDIPM, qui dispose d'une structure et de compétences avérées dans le domaine de la sécurité ferroviaire.

Le GDIPM est composé de 4 entreprises aux compétences complémentaires. L'entreprise ferroviaire VFLI, filiale de SNCF et mandataire du contrat de gestion, assure l'exploitation du réseau. INEXIA, filiale ingénierie de la SNCF, est chargée des études et de la gestion documentaire. RDT 13, régie départementale des transports, et ETF, filiale d'EUROVIA, ont en charge la maintenance des voies.

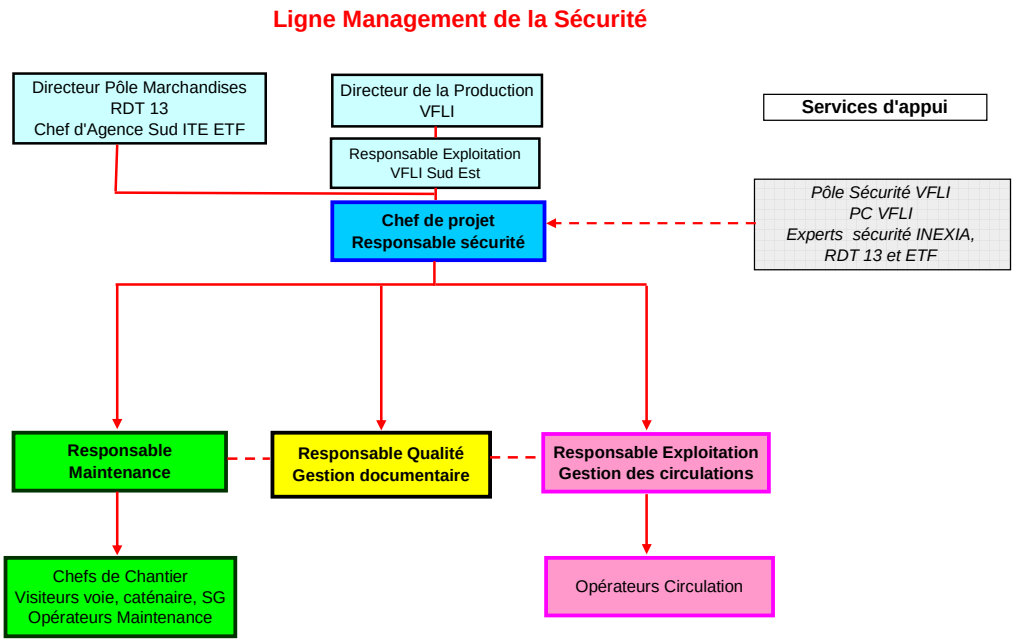
1.0.2. Organigramme du management de la sécurité du GPMM

L'organigramme, présenté ci dessous, précise au sein du GPMM le service en interface avec le GDIPM.



1.0.3. Organigramme du management de la sécurité du GDIPM

Une personne appartenant au GDIPM, désignée par sa fonction, est responsable du management de la sécurité, et correspondant local unique pour le GPMM **pour la partie exploitation, ainsi que pour la partie maintenance.**



1.0.4. Le système de gestion de la sécurité

L'exploitation ferroviaire est une activité où les risques pour la sécurité des personnes (personnel, clients et tiers), du matériel, des circulations et des installations sont présents. A ce titre, ils doivent être pris en compte dans l'ensemble des organisations mises en place.

La gestion des risques de la production du GPMM qui est centrée sur l'exploitation et la maintenance ferroviaire repose essentiellement sur :

- une définition des méthodes générales et des processus de management de la sécurité,
- une mise en place d'organisation et de moyens concourants à la maîtrise des risques,
- des actions conduites pour respecter les prescriptions énoncées par la loi (décrets, arrêtés, normes) en matière de sécurité et atteindre les objectifs fixés dans le cadre de la politique du GPMM. Objectifs formalisés annuellement dans un plan d'actions sécurité (PAS).

Le chapitre 10 du Plan d'Assurance Qualité (voir 1.0.9) décrit comment est organisé le contrôle de la production et de la maintenance et le reporting en respect du cahier des clauses administratives particulières du contrat passé entre le GPMM et le GDIPM.

La gestion de la sécurité consiste à prendre toutes les dispositions nécessaires pour :

- expliciter les règles, procédures et méthodes mises en œuvre avec leur formalisation sous forme de document métiers, de manuel, d'instructions, de recueils de procédures, de formulaires… à partir notamment du RSE ;
- s'assurer que la sécurité est prise en compte à chaque niveau de l'organisation en définissant les responsabilités des différents acteurs de la ligne « sécurité » et formalisant leur mission et au besoin les processus de délégation ;
- détecter les écarts par rapport à une situation nominale, les analyser, y remédier et s'assurer que les procédures sont efficaces au plan opérationnel, en s'appuyant notamment sur les contrôles sécurité à 2 niveaux (contrôles de niveau 1 et de niveau 2), l'audit interne, et les plans de veille ;
- prendre toutes les mesures utiles en cas de situation dégradée (incident, accident…) afin d'en réduire les conséquences, prendre les mesures conservatoires, rétablir la situation nominale, procéder à l'enquête et à l'analyse de l'évènement, tirer les enseignements et mener des actions correctives en s'assurant de leur efficacité.

La gestion de la sécurité s'appuie sur :

- des outils de formation (réponse pédagogique, cours théoriques en centre de formation, stage terrain, modules de formation, formation au poste de travail, évaluation des acquis…),
- les outils nécessaires au management local de la sécurité (plan de veille informatisé, formulaire KN1…),
- les textes relatifs au management de la sécurité (instructions locales, plans d'actions sécurité…),
- les modèles des principaux documents opérationnels (fiches action opérateur…),
- le partage des bonnes pratiques avec diffusion d'informations générales relatives à la sécurité et de fiches retour d'expérience.

1.0.5. Organisation de la prise en charge de la sécurité par le GDIPM

Le GPMM délègue la responsabilité de la sécurité des VFP au niveau de la conception et de la réalisation de la maintenance et de l'exploitation au GDIPM.

L'organisation, les méthodes ainsi que les moyens mis en œuvre par le GDIPM pour la prise en charge de la sécurité doivent répondre à deux objectifs : ceux fixés par la réglementation et ceux fixés par la politique de sécurité définie par le GPMM dans le présent document.

A ce titre, le suivi, le contrôle et l'animation de la sécurité doivent faire l'objet d'une attention constante de la part des responsables en charge de la gestion de la sécurité du GDIPM.

Le GDIPM veille au respect, par les opérateurs ferroviaires, de toutes les obligations qui lui incombent via le Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE) du réseau ferroviaire portuaire du GPMM et son dispositif de pilotage.

L'organisation mise en place par le GDIPM doit être au moins équivalente aux règles de gestion de la sécurité mise en œuvre actuellement sur le RFN. Elle doit reposer notamment sur la maîtrise des missions assurées par les opérateurs appliquant des procédures dans un environnement donné.

La veille sécurité doit permettre aux dirigeants du GDIPM d'avoir en permanence une vision claire de l'état et du niveau de sécurité et de la production réalisée. Elle couvre le champ des processus affectant la sécurité de façon exhaustive.

Les procédures mises en œuvre sont décrites au chapitre 8 du présent document.

L'organisation de la prise en charge de la sécurité par les entreprises du groupement assurant l'exploitation et la maintenance est reprise en annexes 3 à 6.

1.0.6. Mise en œuvre des procédures de suivi, de contrôle, d'audit et d'animation de la sécurité par le GPMM

Le GPMM a confié par délégation le management de la sécurité ferroviaire au responsable de la sécurité du GDIPM, correspondant local unique pour le GPMM.

Le suivi de cette délégation s'effectue par le GPMM au travers des actions suivantes :

1.0.6.1. Réunions d'avancement

Une réunion trimestrielle d'avancement réunissant les représentants du GPMM et du GDIPM est organisée par le GPMM.

Ces réunions permettent de faire un point d'avancement du marché. Elles passent systématiquement en revue les aspects suivants :

- traitement des observations et approbation du compte rendu de la réunion précédente,
- rapport trimestriel d'activité du GDIPM (voir 1.0.6.2),
- identification des difficultés rencontrées et actions à entreprendre,
- revue des trafics et de la gestion des circulations,
- revue des opérations de surveillance et de maintenance des installations,
- revue de sécurité ferroviaire (incidents et accidents),
- planification des activités de surveillance et de maintenance des installations,
- programmation et gestion des circulations,
- questions administratives et contractuelles.

Entre deux réunions trimestrielles se tiennent des points mensuels d'activité. Ces points (qui ne nécessitent pas la fourniture du rapport complet d'activité) se font sur la base des éléments de production fournis mensuellement au port sous la forme de tableaux de bord par exemple (comme les suivis de trafic).

1.0.6.2. Rapport trimestriel d'activité du GDIPM

Le GDIPM fournit au GPMM un rapport trimestriel d'activité. Ce rapport est structuré en deux fascicules :

- un premier fascicule relatif aux aspects généraux, plannings et techniques,
- un deuxième fascicule relatif aux aspects financiers, gestion des risques et gestion contractuelle.

1.0.6.2.1. Composition du premier fascicule : avancement général, planning et technique

- Résumé des principales activités de la période écoulée,
- Gestion des circulations : bilan, atteinte des performances et programmation,
- Surveillance et Maintenance des installations : bilan et planification,
- Sécurité ferroviaire :
  - suivi des indicateurs relatifs à la sécurité définis dans les textes réglementaires et présentés dans le rapport sécurité annuel,
  - liste des incidents et accidents survenus dans le trimestre, et en cumulé sur l'année en cours,
  - analyse des causes et responsabilités de ces événements,
  - mesures correctrices et les actions menées ou à mener.
- Tableau de contrôle des performances contractuelles,
- Point sur les modifications,
- Point sur les activités d'assurance et de contrôle qualité.

1.0.6.3. Tableau de contrôle des performances contractuelles

L'objet de ce document de pilotage et de gestion contractuelle est de démontrer au GPMM tout au long du marché et à chaque revue de contrat que le GDIPM respecte bien les dites exigences et performances, et le cas échéant de l'informer du non-respect de l'une d'entre elles.

1.0.6.4. Contrôles extérieurs exercés par le GPMM

1.0.6.4.1. Contrôles extérieurs

Le GPMM peut exercer un contrôle extérieur au GDIPM. Pour cela, il peut se faire assister par un prestataire indépendant soumis aux règles du secret professionnel.

Le GPMM ou le prestataire a accès aux lieux d'exécution des prestations, à toute la documentation du GDIPM ainsi qu'à tous les référentiels qualité mentionnés dans le Plan d'Assurance Qualité du GDIPM.

1.0.6.4.2. Contrôles Technique réglementaire

Le GPMM peut le cas échéant désigné un contrôleur technique réglementaire selon le décret n°99-443 du 28 mai 1999.

Le contrôleur technique peut demander à être associé à toutes les opérations de contrôles effectués par le GDIPM, sans que ce dernier s'y oppose.

Le contrôleur technique doit pouvoir avoir accès à toute la documentation technique.

1.0.6.4.3. Audits

Le GPMM se réserve le droit de faire auditer la mise en application de tout ou partie du manuel de projet du GDIPM et en particulier des dispositions d'assurance qualité décrites

dans son PAQ. Ces audits sont faits par des personnels du GPMM ou des prestataires indépendants soumis aux règles du secret professionnel désignés par le GPMM.

Le GDIPM prend les mesures nécessaires pour recevoir toute personne intervenant en audit, et permettre l'accès à l'ensemble des produits et documents qu'il souhaite consulter. Pour ces audits, le GDIPM doit également s'assurer de la disponibilité de son personnel pour répondre aux questions posées.

Pour ce qui concerne l'assurance qualité, les audits commandés par le GPMM sont conformes aux normes cités dans le référentiel Qualité.

Les procédures d'audits, le contenu de leur programme et les actions éventuelles qui en découlent sont mis au point en concertation avec le GDIPM.

1.0.7. Le Plan d'Action Sécurité du GDIPM

Au terme de chaque année, la Direction du GDIPM décline les objectifs de sécurité (voir 1.0.5) dans un plan d'action sécurité (PAS) concernant l'année suivante et le soumet au GPMM au cours du comité de pilotage pour validation.

Les objectifs sécurité sont principalement déterminés en fonction :

- des exigences formulées par le GPMM,
- des exigences formulées par le GDIPM,
- des statistiques accidents et incidents,
- de l'analyse du REX et des rapports d'enquêtes,
- de l'analyse globale des contrôles de second niveau,
- des évolutions de la réglementation interne ou externe,
- de l'évolution ou du développement d'outils relatifs à la sécurité ou au management,
- de la démarche globale d'autoévaluation,
- des comptes rendus d'audits internes du GDIPM, et le cas échéant des audits externes au GDIPM commandités par le GPMM,
- des tableaux d'indicateurs établis par le GDIPM issus de l'arrêté du 30 juillet 2010 fixant les indicateurs de sécurité relatifs aux accidents et incidents de circulation ferroviaire.

A partir de ces objectifs, le responsable de la sécurité du GDIPM établit un PAS regroupant un ensemble de fiches-action pour les activités exploitation et maintenance mises en œuvre sur le réseau des VFP du GPMM. Des actions locales non prévues dans les orientations du comité de pilotage, notamment celles générées par les plans de veille exploitation et maintenance, sont à y intégrer.

Chaque fiche action constituant le PAS comporte :

- un pilote de l'action (désignation nominative),
- un ou plusieurs contributeurs (désignation nominative),
- le contexte ayant conduit à la décision de l'action,

- le descriptif général et détaillé de l'action (découpage en phase),
- l'objectif global de l'action,
- le phasage des actions avec leur échéance, les acteurs et leur indicateur de résultats.

L'avancement des différentes actions est suivi par le responsable de la sécurité du GDIPM et communiqué sur demande au Comité de Pilotage.

1.0.8. Le Plan de veille du GDIPM

Le Plan de veille est le support synthétique du dispositif de veille sécurité et du suivi du management de la sécurité en continu. Un document d'organisation et de gestion de la sécurité précise les modalités d'utilisation du support pour le Plan de veille et notamment la programmation des activités surveillées et leur étalement dans le temps

1.0.9. Le respect des normes

Le GDIPM et les opérateurs ferroviaires développent une démarche qualité conforme aux exigences du GPMM.

La qualité se traduit par un ensemble de processus et procédures relatives à une activité.

Des dispositions en matière d'Assurance Qualité sont définies dans le Plan d'Assurance Qualité (PAQ) établi par le GDIPM.

Le PAQ décrit la mise en œuvre et le contrôle du système de management de la qualité. Il est composé de processus devant garantir le respect des obligations et objectifs contractuels pour satisfaire aux exigences d'Assurance Qualité et de Management du Projet.

1.0.10. La gestion documentaire

Le processus de Gestion documentaire décrit les procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies dans les règles nationales ou décisions de l'autorité ainsi que des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités.

Il comprend l'établissement d'un plan de classement et l'installation d'un logiciel de Gestion Electronique de Documents (GED).

L'objectif final étant la gestion organisée de l'ensemble des documents produits et/ou échangés dans le cadre du marché de gestion et d'exploitation des infrastructures ferroviaires du GPMM.

Le processus de gestion documentaire est établi et suivi par le Responsable Qualité et Gestion Documentaire (RQGD) du GDIPM et des opérateurs ferroviaires.

Le GDIPM et les opérateurs ferroviaires définissent l'ensemble des règles nécessaires pour assurer la maîtrise de l'ensemble des documents (produits et entrants).

Ainsi sont établis des principes :

- de rédaction, de vérification, d'approbation,
- d'enregistrement,

- de diffusion,
- de modification,
- de suivi,
- de conservation et d'archivage.

Ces principes permettent de garantir la traçabilité de la documentation (traces de toutes les étapes de la vie d'un document depuis sa création jusqu'à son abrogation).

1.0.11. La gestion des évolutions

1.0.11.1. Principe

Tout système ou sous-système nouveau ou toute modification d'un système ou sous-système existant sont conçus et réalisés de telle sorte que le niveau global de sécurité soit au moins équivalent à celui de systèmes ou sous-systèmes existants assurant des services ou fonctions comparables.

De plus, la mise en exploitation commerciale d'un système ou sous-système nouveau ou substantiellement modifié est assujettie à l'obtention d'une autorisation portant sur la sécurité délivrée par l'EPSF.

La délivrance de l'autorisation de mise en exploitation commerciale est subordonnée à la production par le promoteur des dossiers suivants :

- dés la phase initiale de définition du projet, un dossier de définition de sécurité ;
- à la fin des études de conception du projet, un dossier préliminaire de sécurité ;
- à la fin des travaux de construction, un dossier de sécurité.

1.0.11.2. Processus de gestion de la configuration et des modifications de l'infrastructure

Le GDIPM établit et met en œuvre un plan de gestion de la configuration décrivant les procédures et moyens mis en œuvre pour contrôler et appliquer les modifications, enregistrer et communiquer les évolutions des composants, matériels et équipements de l'Infrastructure.

Ce plan définit de fait les modalités de gestion et d'évolution de la liste des composants et équipements ; il est approuvé par le GPMM.

1.0.11.3. Processus de programmation et de gestion des circulations

Le plan d'exploitation :

- définit le processus de programmation des circulations et de gestion des capacités ;
- décrit le processus d'instruction des demandes de sillons et de capacité de réception ;
- décrit les principes et les modalités de coordination et de gestion des interfaces avec le GPMM, le GID du RFN, « les embranchés », les opérateurs ferroviaires.

Le plan d'exploitation est soumis à l'approbation du GPMM, il est actualisé et mis à jour régulièrement. Chaque mise à jour est soumise à l'approbation du GPMM.

1.0.11.4. Processus de planification et de réalisation de la Maintenance

Le plan de surveillance et de maintenance est établi par le GDI pour les installations et équipements des VFP et soumis à l'approbation du GPMM.

Le plan de maintenance est régulièrement actualisé, chaque mise à jour fait l'objet d'une nouvelle approbation du GPMM.

1.0.11.5. Processus d'autorisation d'un matériel roulant spécifique aux VFP

Pour les nouveaux matériels roulants spécifiques aux voies ferrées portuaires, l'autorité portuaire du GPMM transmet à l'EPSF un dossier comprenant son avis sur la demande du promoteur et un avis sur la sécurité établi par un expert ou organisme qualifié agréé par l'EPSF.

Si le matériel est susceptible de circuler sur des voies du réseau ferré national conduisant aux faisceaux d'échange (faisceau de Fos Cossoul pour le bassin ouest, faisceau d'Arenc pour le bassin est), le dossier devra contenir les documents, ou les méthodes prouvant que le matériel roulant employé pour le service est apte à circuler sur le RFN.

1.0.11.6. Processus d'agrément des opérateurs portuaires pour l'utilisation des VFP.

La constitution des dossiers de demande d'agrément des opérateurs portuaires pour l'utilisation des voies ferrées du RFP est du ressort du GPMM.

1.0.11.7. Processus d'évolution de la documentation

Les évolutions de la documentation peuvent être consécutives à une évolution de la réglementation ou une évolution souhaitée par le GDIPM ou le GPMM. Elles sont conduites de façon à permettre l'évaluation et la maîtrise de leurs impacts sur les performances (GAME), l'exploitation, la maintenance et le soutien logistique, les coûts. A cet effet, la procédure de gestion de ces évolutions comporte :

- la description et la justification de l'évolution,
- l'évaluation des conséquences de l'évolution,
- la description et le traçage de la procédure de décision (approbation ou rejet) concernant l'évolution,
- le processus de mise en œuvre de l'évolution, de vérification de son application.

1.1. IDENTIFICATION DU GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE

Le gestionnaire de l'infrastructure en charge de la maintenance et de l'exploitation des voies ferrées portuaires (VFP) du grand port maritime de Marseille (GPMM) est :

GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE
DIRECTION DE L'AMENAGEMENT
DEPARTEMENT GESTION TERRITORIALE
ACTIVITE VOIES FERREES
Centre Vie La Fossette – Bât. A – B.P. 10 – 13771 FOS-SUR-MER CEDEX
Fax: 04 42 48 67 65

Le GPMM attribue à un délégataire, le GDIPM, les missions opérationnelles de gestion des VFP.

1.2. DESCRIPTION DES MISSIONS

1.2.1. L'affectation des missions

1.2.1.1. Missions de l'Activité VFP du GPMM

L'Activité « Voies Ferrées Portuaires » (VFP) a le rôle de maitrise d'ouvrage ferroviaire en qualité de « donneurs d'ordre » en matière de définition des besoins ferroviaires. Elle est sollicitée pour avis et orientations sur les différents projets de développements ou d'aménagements que comprend le mode ferroviaire.

Ayant en charge de la gestion des voies ferrées, l'Activité VFP gère les relations avec le Ministère, l'EPSF, la convention de raccordement avec RFF, ainsi que le marché passé avec le GDIPM pour l'exploitation et la maintenance des VFP. Elle a un rôle central sur les questions d'ordre général et opérationnel des voies ferrées.

1.2.1.2. Missions du GDIPM

Le GDIPM à en charge la gestion du fonctionnement et de l'entretien des installations techniques et de sécurité du RFP, ainsi que la gestion du trafic et des circulations sur ce réseau :

- VFLI a en charge la direction de l'exécution du contrat, l'exploitation et la gestion des circulations,

Assure l'exploitation des 2 postes d'aiguillage de Graveleau et du Môle Central Minéralier y compris les missions d'étude, de préparation de service, d'encadrement...

Globalement et succinctement, les opérateurs de chacun des postes assurent les tâches, des missions et fonctions suivantes :

- les fonctions de sécurité d'Agent-Circulation, d'agent sécurité électrique, les missions de Responsable réception,

- la gestion de la concomitance d'activité des différents opérateurs ferroviaires,

- RDT 13 et ETF sont chargés de la réalisation de la maintenance des infrastructures.

- INEXIA a en charge l'ingénierie de la maintenance, l'animation de la qualité et la gestion documentaire, ainsi que la préparation du dossier sécurité et l'élaboration du rapport annuel de sécurité de l'exploitation destiné à l'EPSF.

1.2.1.3. La mutualisation des moyens

Le GDIPM pourra dans certains cas optimiser ses moyens de production. Cela pourra être par exemple le cas du graissage des aiguilles qui sera repris par l'équipe de maintenance.

1.2.2. Le comité de pilotage

La production du site est pilotée par un comité constitué notamment de cadres dirigeants des 4 sociétés du GDIPM. A savoir :

- le Directeur de la Production de VFLI, le Directeur d'activité VFLI concerné et le RRE Sud Est ;
- le Chef d'Agence Sud ITE pour ETF ;
- le Directeur Pôle Marchandises pour RDT 13 ;
- le chef du pôle Régénération d'Inexia ; le Responsable de la sécurité du GDIPM.

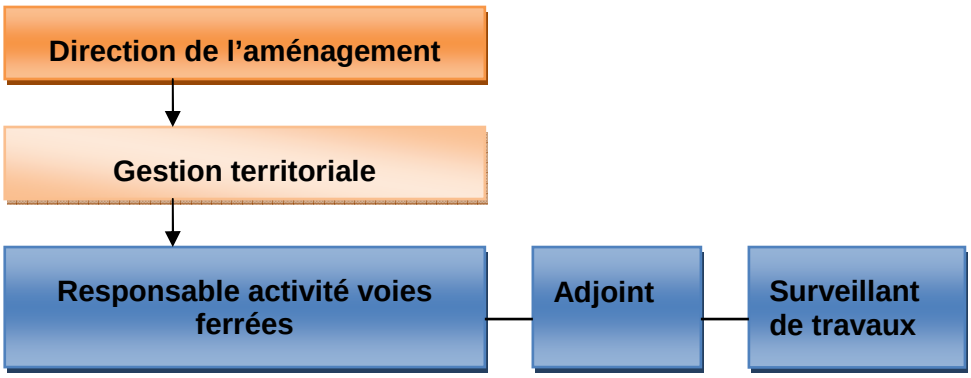
Le comité de pilotage se réunit au minimum deux fois par an. L'un des objectifs de ces réunions est, notamment, de faire le bilan de l'année A-1 pour la première et de fixer les objectifs qualité/sécurité de l'année A+1 pour la seconde.

Charge au président de ce comité de fixer en cours d'année d'autres réunions en fonction du déroulement de la prestation (revues de contrat), notamment en cas de demande spécifique du GPMM.

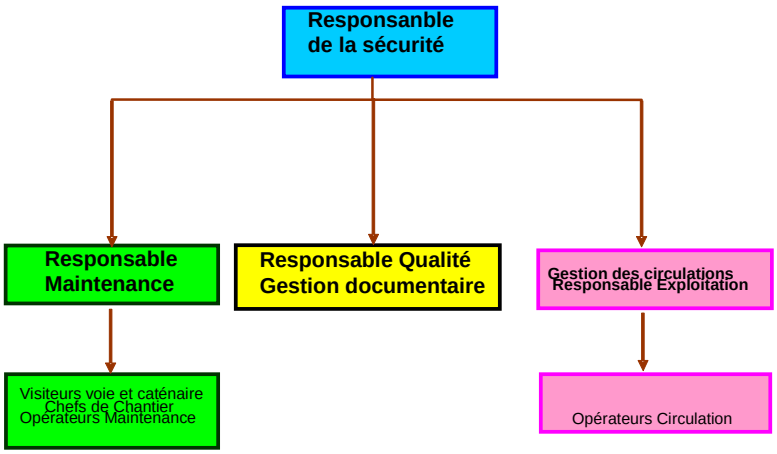
Ce comité doit notamment, à la vue des différents rapports d'activité du site (rapport annuel sécurité, audits, contrôles…) :

- définir des actions d'amélioration notamment à travers le PAS,
- demander, valider des évolutions d'organisation,
- commanditer des audits sécurité et des inspections,
- commanditer les audits qualité, les audits groupement, les audits et contrôles sous-traitance,
- fixer des objectifs de qualité de la production…

1.2.3. L'équipe opérationnelle du GPMM



1.2.4. L'équipe opérationnelle du GDIPM


Responsanble de la sécurité
Responsable Maintenance
Responsable Qualité Gestion documentaire
Gestion des circulations Responsable Exploitation
Visiteurs voie et caténaire Chefs de Chantier Opérateurs Maintenance
Opérateurs Circulation

Les missions des membres de l'équipe opérationnelle sont décrites en annexe 7.

1.2.5. Les services d'appui

1.2.5.1. Pour l'exploitation

- les experts du pôle sécurité VFLI pour le conseil, les audits sécurité et les contrôles de niveau 2,
- les 2 experts ITE et RFN en place au siège régional pour notamment, si besoin, une intervention en cas d'aléa.

1.2.5.2. Pour la maintenance et l'ingénierie de la maintenance

RDT 13, ETF et INEXIA disposent d'experts sécurité disponibles pour le conseil, l'animation, l'audit et le contrôle de niveau 2.

1.2.6. Positionnement de l'équipe d'encadrement opérationnelle du GDIPM

L'ensemble de l'équipe opérationnelle est installée à proximité du poste d'aiguillage de Graveleau.

Dans le but de favoriser la concertation, notamment pour la programmation des travaux et la mise en œuvre des règles de protection, le bureau du Responsable maintenance du GDIPM et celui du Responsable exploitation du GDIPM sont positionnés l'un à coté de l'autre.

1.3. RAPPEL DES CARACTERISTIQUES GENERALES DU SYSTEME

Les caractéristiques détaillées du système sont décrites dans le document de référence du réseau disponible sur le site internet du GPMM.

1.3.1. Zone portuaire ouest

1.3.1.1. Présentation succincte des postes d'aiguillage

Les différents chantiers concourant à la production ferroviaire de la zone portuaire ouest de Marseille qui sont transférés au GPMM sont regroupés selon 3 secteurs :

La zone de Graveleau- Port St Louis qui comprend principalement :

- les ITE Distriport, zone de services portuaires et terminal des Tellines,
- les faisceaux de Graveleau, terminal à containers, Port St louis et des Tellines,
- le poste d'aiguillage de Graveleau :

Il s'agit d'un poste à Manettes Libres (PML) qui commande notamment l'accès au faisceau de réception, l'accès à la voie unique vers le poste de Viguerat ainsi que la zone « Graveleau – Port St Louis ». D'autres installations de sécurité complètent ce poste : un BAPR à compteur d'essieux, une commande de PN à SAL 0...

Ces agents circulation assurent également, entre autres, les missions de responsable réception, coordinateur des manœuvres et d'agent sécurité électrique (Agent E) pour les caténaires secondaires du chantier Graveleau/Port St Louis.

La zone du Môle Central Minéralier qui comprend principalement :

- l'ITE Evere,
- le terminal minéralier,
- le faisceau d'arrière quai,
- le poste d'aiguillage du Môle Central Minéralier.

Le poste d'aiguillage du Môle Central Minéralier est un poste constituée de verrous commutateurs à manettes. Il commande notamment l'accès à la voie unique vers le poste de Viguerat ainsi que la zone du terminal minéralier depuis le faisceau arrière quai.

Ceux-ci assurent également, entre autres, les missions de responsable réception, coordinateur des manœuvres et d'agent sécurité électrique (Agent E) pour les caténaires secondaires du chantier Môle Central Minéralier.

Le secteur de Caronte (actuellement interdit d'accès) comprend 2 faisceaux, quelques ITE et le poste d'aiguillage de Caronte (poste mécanique Vignier). Les installations du poste de Caronte sont considérées comme « installations simples » au sens de la règlementation RFN, et sont donc manœuvrées par les opérateurs ferroviaires desservant le secteur.

L'activité d'acheminement des trains et évolutions, de tri, de desserte des ITE et de formation des trains sur le réseau des VFP est assurée par plusieurs opérateurs ferroviaires.

1.3.1.2. Utilisation des installations de sécurité par les opérateurs ferroviaires

A l'exception des installations des postes d'aiguillage de Graveleau et du Môle Central Minéralier, toutes les autres installations de sécurité sont manœuvrables par les opérateurs ferroviaires (aiguilles à pied d'œuvre, taquets dérailleurs, transmetteurs).

1.3.2. Zone portuaire Est

1.3.2.1. Le contexte

Les différents chantiers et ITE constituant les bassins Est du GPMM sont desservis par le chantier d'Arenc, appartenant au RFN, à partir de 3 accès :

- accès par le portail ferroviaire de St-Cassien pour la desserte des Môles Sud. Cet accès est commandé par le poste 2 d'Arenc,
- accès par la porte 3 pour la desserte des Môle Nord par une voie mère de desserte d'Arenc à Mourepiane. Cet accès est commandé par le poste 1 d'Arenc,
- accès par le raccordement de Mourepiane.

1.3.2.2. Utilisation des installations de sécurité

Toutes les installations de sécurité sont manœuvrables par les opérateurs ferroviaires (aiguilles à pied d'œuvre, taquets dérailleurs, transmetteurs).

1.3.3. Voies

Les voies ferrées portuaires comportent, selon leur zone géographique :

- des voies uniques à cantonnement téléphonique,
- des voies uniques à cantonnement par BAPR et BAL,
- des voies de service exploitées sous le régime des manœuvres.

Toutes les voies du RFP sont à écartement standard de 1,437 mètre (entre bords intérieurs des rails)

Le descriptif des voies ferrées portuaires du GPMM figure dans le document de référence du réseau.

1.3.4. Matériel roulant

Les matériels roulants en exploitation à la date du 31 janvier 2010 sont réputés autorisés à circuler sur le RFP.

Les matériels roulants nouveaux autorisés sur le RFN sont réputés autorisés à circuler sur le RFP, sous réserve de vérification de leur compatibilité avec l'infrastructure portuaire.

Les matériels roulants nouveaux spécifiques aux RFP doivent faire l'objet d'une autorisation de l'EPSF (voir 1.010.5).

1.3.5. Énergie

Le réseau de traction électrique du GPMM est alimenté en 1500 V continu. Il comprend au 31 janvier 2011, 9 km de voies principales électrifiée et 103 km de voies de service dont 32 sont électrifiées et 13 électrifiées mais non alimentées.

Voies électrifiées accessibles aux opérateurs ferroviaires :

Poste de Fos Graveleau :

- le raccordement de Fos Graveleau jusqu'au PK 24,965
- le faisceau des voies 61 à 68.

Poste du mole central :

- la voie unique môle central minéralier,
- le faisceau d'arrière quai des voies 3 à 7,
- la voie 13 jusqu'au garage franc de l'aiguille Pa au PK16,878.

Toutes les autres voies des postes de Graveleau et du môle central ne sont pas électrifiées.

Les voies des chantiers de Caronte et la totalité des voies de service des Bassins Est ne sont pas, actuellement, électrifiées ou sont non alimentées.

Les caténaires primaires sont exploitées par le central sous-stations (CSS) de Marseille appartenant à RFF.

Les caténaires secondaires sont exploitées par un agent de sécurité électrique (dit agent E) du GDIPM.

Le descriptif détaillé des installations de traction électrique figure dans le document de référence du réseau.

CHAPITRE 2. DESCRIPTION DE L'ORGANISATION

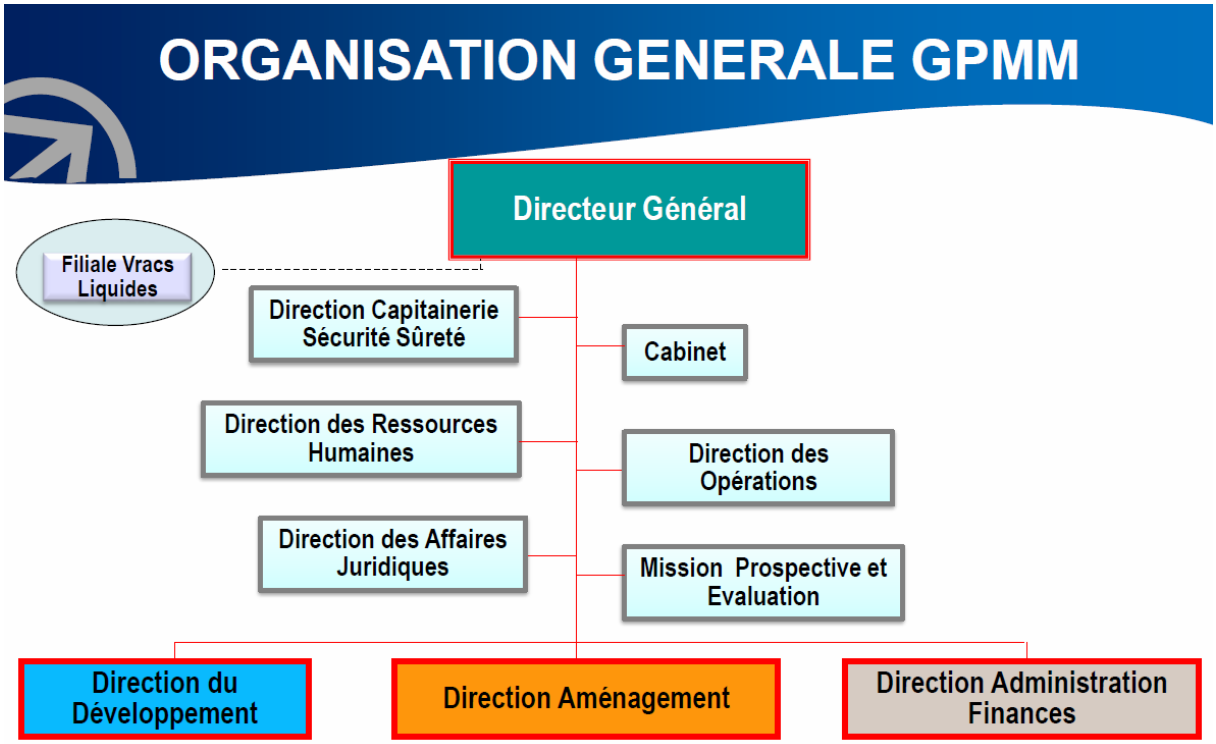
2.1. DESCRIPTION DE L'ORGANISATION GLOBALE DU GPMM

2.1.1. Présentation du GPMM

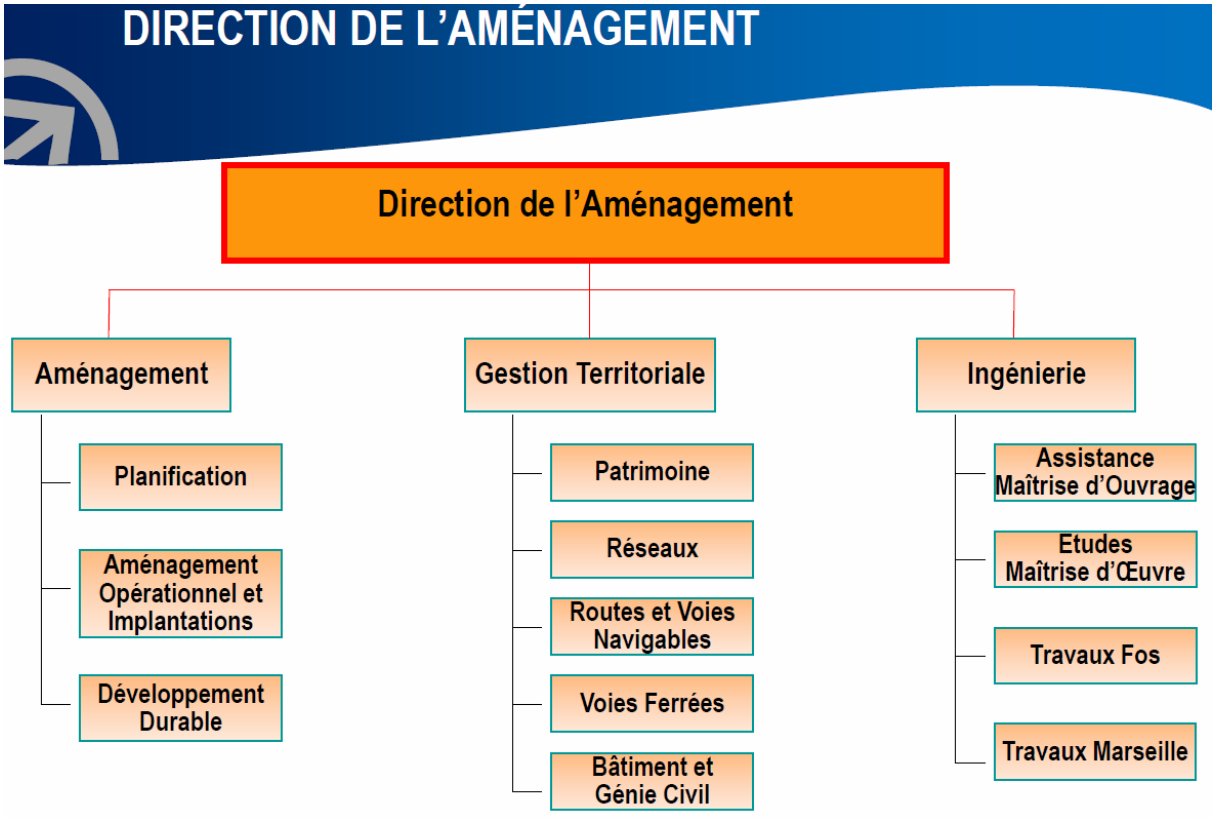
L'organisation du GPMM est structurée autour de quatre directions majeures :

- Direction Générale,
- Direction du Développement,
- Direction de l'Aménagement,
- Direction de l'Administration et des Finances.

Les quatre directeurs sont membres du directoire.



Chaque direction (hors direction générale) est découpée en Départements qui eux-mêmes sont découpés en activités. Chaque direction à pouvoir sur l'ensemble des bassins Est et Ouest.



La Maitrise d'Ouvrage Ferroviaire (fonction opérationnelle) est gérée par la Direction de l'Aménagement – Département Gestion Territoriale – Activité Voies Ferrées.

Les projets de développement ferroviaire sont en charge de Direction du Développement – Département Hinterland.

L'Assistance à Maitrise d'Ouvrage / Maitrise d'œuvre Travaux ferroviaires neufs sont en charge de la Direction de l'Aménagement – Département Ingénierie.

La Police des Voies Ferrées Portuaires est du ressort de la Direction Générale – Direction Capitainerie Sécurité Sureté.

2.1.2. Présentation du GDIPM

Pour la réalisation de la mission de Gestionnaire Délégué d'Infrastructure des voies du Grand Port Maritime de Marseille (GDIPM), VFLI, INEXIA, RDT 13 et ETF allient leur savoir faire en matière d'exploitation, de maintenance et d'ingénierie de maintenance pour constituer un Groupement solidaire dont VFLI est le mandataire.

Ces 4 sociétés disposent des compétences techniques complémentaires :

- VFLI pour la partie exploitation (gestion des circulations),
- RDT 13 et ETF pour la réalisation de la maintenance,

- INEXIA pour la partie ingénierie de la maintenance.

L'organisation tient compte de la diversité et de la complémentarité des compétences de chacune des sociétés.

2.1.3. Principes et méthodologie mis en place par le GDIPM

L'organisation mise en place pour assurer les missions de GDIPM des VFP de Marseille (exploitation et gestion des circulations, maintenance du réseau) confiées par le GPMM, respecte notamment la mise en œuvre des principes suivants :

- s'appuyer sur les structures et les organisations des sociétés du groupement hiérarchiquement et fonctionnellement tout en tenant compte des spécificités locales,
- faire appel à un ensemble d'experts, de techniciens, de managers et d'agents opérationnels des différentes sociétés du groupement sous la direction d'un Responsable de la sécurité du GDIPM correspondant unique du GPMM,
- répartir les missions en fonction des compétences et de l'expérience de chacun,
- développer une politique commune de management,
- favoriser la mutualisation des tâches entre l'exploitation et la maintenance, et développer à terme la polyvalence,
- identifier, organiser et développer le système permettant de donner en temps utile les informations nécessaires au GPMM pour ce qui concerne le déroulement de la prestation,
- gérer les interfaces avec les autres acteurs (RFF, opérateurs ferroviaires, GPMM, GID SNCF…) en toute concertation et en formalisant les règles communes de fonctionnement,
- élaborer le plan de maintenance en fonction des impératifs commerciaux, c'est-à-dire programmer ces travaux dans des périodes qui n'affectent pas le trafic du GPMM,
- impliquer l'ensemble des acteurs de la chaîne de commandement aux impératifs de la sécurité,
- mettre en place les outils de management qui permettent d'assurer une production de qualité en toute sécurité (management de projet, PAQ, maîtrise des risques avec la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité, audit interne groupe, plan de formation, habilitations, délégation…),
- se fixer des objectifs en matière de qualité de la production et de sécurité (Plan Actions Qualité, Plan Actions Sécurité) et d'en assurer le bouclage (Audit GDIPM…),
- mettre en place une organisation spécifique pour la gestion des situations perturbées (astreinte…).

2.1.4. Organisation du pilotage de la production du GDIPM

Le pilotage de la production est assuré :

pour VFLI :

- au niveau national par un Directeur de la Production assisté de Directeurs d'activité et d'un Pôle d'appui Sécurité,

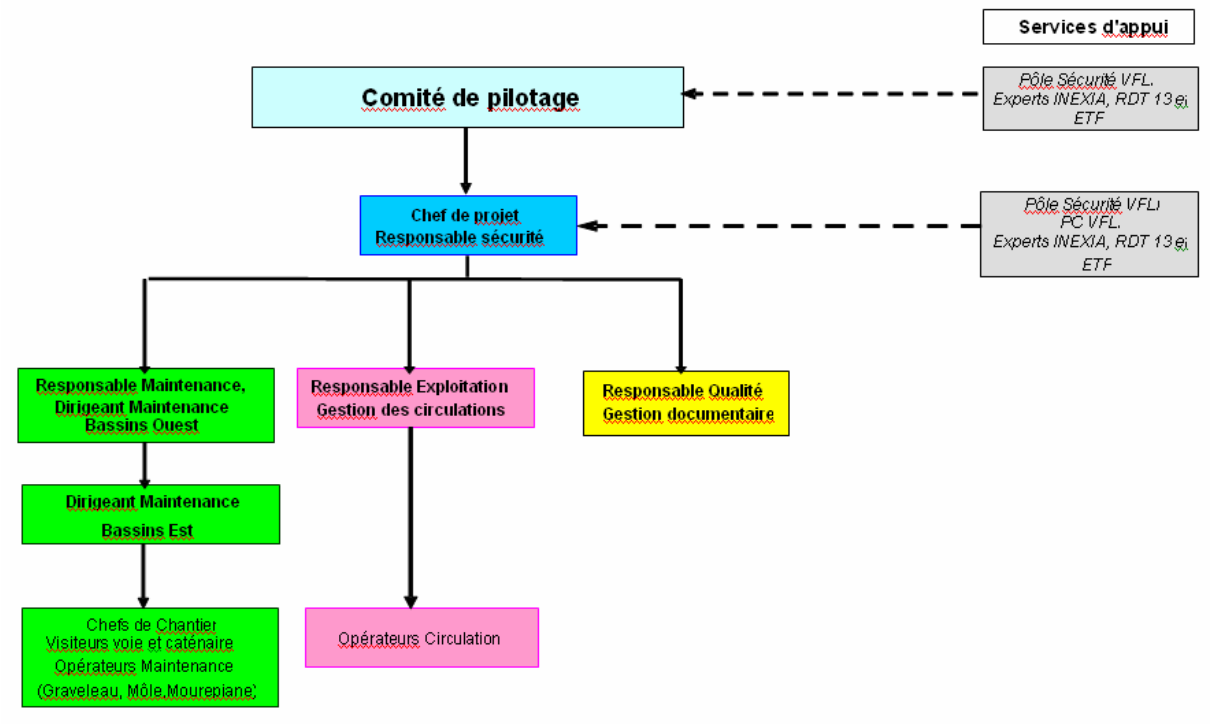
- au niveau régional par un Responsable Régional Exploitation (RRE), assisté d'un ou plusieurs adjoints, responsable de l'activité des différents sites qui lui sont rattaché.

pour INEXIA, par le Chef du pôle Régénération,

pour RDT 13, par le Directeur Pôle Marchandises,

pour ETF, par le Chef d'Agence Sud ITE.

2.1.5. Organigramme du GDIPM



2.2. DESCRIPTION DE L'ORGANISATION DE L'EXPLOITATION

2.2.1. Principes d'organisation

L'organisation mise en place dans les postes d'aiguillage pour l'exploitation du réseau ferré portuaire du GPMM doit se faire tout en maintenant une qualité de service du niveau demandé par le GPMM et une amplitude de travail répondant aux besoins des clients utilisant le réseau des VFP (opérateurs ferroviaires, ITE), ceci dans le respect des règles et normes de sécurité.

L'exploitation des circulations ferroviaires des différents chantiers concourant à la production ferroviaire est assurée par le GDIPM et concerne principalement l'acheminement des trains.

Les activités de tri, de desserte des ITE et de formation des trains sont assurées par plusieurs opérateurs ferroviaires.

2.2.2. Gestion de la concomitance d'activité entre les opérateurs ferroviaires

Plusieurs opérateurs ferroviaires sont actuellement autorisés à circuler et à manœuvrer sur le RFP du GPMM. L'activité ces opérateurs sur un même site doit être organisée et prise en charge afin d'éviter tout risques d'interférences pouvant conduire à incident ou accident.

Une coordination des différents mouvements est indispensable. Le GDIPM est responsable de la gestion de la concomitance d'exploitation sur le RFP entre les différents opérateurs ferroviaires, l'exclusion de tout embranchement particulier (ou ITE), sur la base du principe d'une séparation géographique du réseau ferré ou temporelle de la plage d'exploitation journalière de ce même réseau ferré.

2.2.2.1. Le programme d'activité des opérateurs ferroviaires

Afin d'organiser au mieux l'activité de chacun des opérateurs ferroviaires sur un chantier, chacune d'entre elles doit faire parvenir annuellement au Responsable exploitation du GDIPM, avant fin octobre de l'année A, un programme des opérations qu'elles souhaitent réaliser à l'intérieur d'un chantier pour l'année A+1.

Pour un train ou une desserte donnée, ce programme devra préciser au minimum les indications suivantes :

- l'heure d'arrivée théorique dans le chantier,
- les thèmes élémentaires de manœuvres envisagées,
- le déroulé sommaire des opérations,
- le nombre de voies nécessaires,
- l'heure de départ théorique.

En cas de modification connue, une nouvelle demande doit être faite au GDIPM au plus tard 10 jours avant application.

En cas de modification inopinée (retard d'un train par exemple), l'opérateur ferroviaire concerné devra aviser l'Agent-Circulation dès qu'il en aura connaissance.

Dans le cas présent, charge à l'Agent-Circulation concerné de gérer au mieux la situation tout en préservant les autres opérateurs ferroviaires des conséquences de ces aléas.

Toutes ces dispositions sont reprises dans le document de référence du réseau.

2.2.2.2. L'organisation de la concomitance d'activité

La concomitance d'activité est organisée par le Responsable exploitation du GDIPM qui programme l'ensemble des opérations pour chacun des chantiers du GPMM en fonction des demandes et en veillant bien sûr à la faisabilité de chaque opération.

Si une demande ne peut être satisfaite, le Responsable exploitation du GDIPM doit être en mesure de faire une nouvelle proposition.

2.2.2.3. La mise en œuvre de la concomitance d'activité

La mise en œuvre et la gestion au quotidien de la concomitance d'activité sur un secteur donné incombent à chacun des opérateurs circulation concernés.

Avant chaque séance de travail, c'est-à-dire la globalité des opérations de manœuvres et de desserte prévues par un opérateur ferroviaire sur un laps de temps donné, le chef de la manœuvre de l'opérateur ferroviaire demande l'autorisation de manœuvrer en indiquant le déroulé sommaire de son activité ainsi que les contraintes à respecter.

Avant accord à l'Opérateur Ferroviaire, l'Agent-Circulation s'assure de l'inscription de cette demande dans les opérations déjà programmées et prend toutes les mesures de sécurité concernant les protections en vérifiant notamment le programme des autres intervenants, les risques particuliers et les incompatibilités. Les règles de gestion de la co-activité sont décrites dans le RSP et précisées dans une ILE (par exemple, traitement d'une manœuvre non prévue).

2.3. DESCRIPTION DE L'ORGANISATION DE LA MAINTENANCE

La norme française (X60-010) définit la maintenance comme étant : « L'ensemble des activités destinées à maintenir ou à rétablir un bien dans un état ou dans des conditions données de sûreté de fonctionnement, pour accomplir une fonction requise. Ces activités sont une combinaison d'activités techniques, administratives et de management ».

Les actions de maintenance peuvent être séparées en trois parties distinctes. La survenue ou non d'une défaillance permet, entre autres, de réaliser cette classification.

On distingue ainsi la maintenance : préventive, corrective, et renouvellement.

2.3.1. Maintenance préventive

Elle se compose de tournées de vérification permettant de prévenir toute anomalie avant qu'elle ne survienne.

Systématique

Elle est effectuée selon un échéancier établi à partir d'un nombre prédéterminé de règles d'usage (nettoyage complet avec démontage, graissage, remplacement préventif d'éléments consommables [lampes, piles] ou sujet à usure,…).

Conditionnelle

Elle est subordonnée à l'apparition d'une variation d'état perceptible par l'agent de maintenance (bruit, vibration, odeur, anomalie visible,…), ou, et, au franchissement d'un seuil prédéterminé significatif de l'état de dégradation de l'installation (usure, température, jeu mécanique,…).

Prévisionnelle

Celle-ci est subordonnée à l'analyse de l'évolution surveillée de paramètres significatifs de la dégradation d'un équipement, d'une installation, ou d'un système, permettant de programmer les interventions.

2.3.2. Maintenance corrective

Entre deux opérations de maintenance programmée, des défaillances telles que des ruptures de parties métalliques peuvent déclencher des interventions d'urgence de maintenance corrective.

De même, certaines évolutions rapides du nivellement, notamment transversal, peuvent être décelées au cours des tournées à pied, ou des enregistrements.

2.3.3. Renouvellement

Dans certaines situations, l'état technique des installations de tout ou partie d'un site nécessite une à niveau. Pour cela, une régénération des installations est entreprise. On parle alors de renouvellement et non plus de maintenance (travaux curatifs).

2.3.4. Installations concernées

Les installations concernées par la maintenance sont décrites dans le document de référence du réseau.

2.3.5. Activités sous-traitées

Activités sous-traitées	**Sous-traitant**	**Périmètre**
Maintenance et intervention caténaires	SNCF Entreprise	Bassins Ouest
Maintenance et intervention signalisation	SNCF Entreprise	Bassins Ouest Pour les Bassins Est, cette activité sera assurée par le GDIPM
Opération de relevage	SNCF Entreprise	Bassins Ouest et Bassins Est pour les déraillements ayant une incidence sur l'activité des autres opérateurs ferroviaires et ceux ayant lieu sur les voies de circulation et de jonction des faisceaux des VFP.
Contrôle de la géométrie des voies	SNCF Entreprise	Bassins Ouest lorsqu'il y aura nécessité d'utiliser l'engin de mesure MAUZIN
Installation de télécommunication	SNCF Entreprise	Bassins Ouest Sauf « Autocom » SNCF
Intervention sur les outils informatique CAPI et OLERON	SNCF Entreprise	Bassins Ouest

2.4. DESCRIPTION DE L'ORGANISATION DE LA FORMATION

La mise en œuvre de la formation est décrite au chapitre 6 « Formation du personnel » du présent document.

Le personnel susceptible d'être habilité à l'exercice de fonctions de sécurité sur les VFP reçoit une formation initiale adaptée aux fonctions de sécurité qui lui sont confiées ainsi qu'aux techniques et aux matériels utilisés. Le référentiel des compétences professionnelles figurant dans les annexes de l'arrêté du 30 juillet 2003 sert de référence pour la formation aux fonctions de :

- Agent-Circulation ;
- garde ;
- agent sécurité électrique ;
- réalisateur ;
- annonceur, sentinelle ;
- mainteneur de l'infrastructure.

Le personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité bénéficie, tout au long de son activité, d'une formation continue lui permettant de maintenir le niveau de ses compétences professionnelles, en particulier en cas de modification significative des conditions d'exercice des fonctions de sécurité.

Cette formation est dispensée en tenant compte des fonctions de sécurité exercées et de l'exploitation du dossier de suivi individuel des agents.

Le dispositif de formation mis en place s'appui sur :

- l'utilisation de centres de formation ayant obtenu l'agrément de l'EPSF, pour les fonctions de sécurités identifiées sur les VFP ;
- un système permanent d'analyse des besoins de formation ;
- l'analyse du retour d'expérience en vue de l'adaptation des formations.

Les autres fonctions identifiées relèvent des dispositions prévues par le décret n°92-352 du 1 avril 1992 pris pour application de l'article L.231-2 du code du travail et relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées.

2.5. DESCRIPTION DE L'ORGANISATION DU CONTRÔLE INTERNE

La mise en œuvre du contrôle interne est décrite au chapitre 8 « Dispositif permanent de contrôle et d'évaluation du niveau de sécurité » du présent document.

2.5.1. Contrôle interne exercé par le GPMM

Le GPMM peut procéder à tout moment à des contrôles et audits du système de management mis en place par le GDIPM.

L'ensemble des membres de l'activité VFP du GPMM s'assure de la réalisation des prestations demandées, y compris par des visites inopinées sur le terrain.

Un surveillant travaux de l'activité VFP du GPMM assure en outre le contrôle « terrain », notamment sur le volet maintenance.

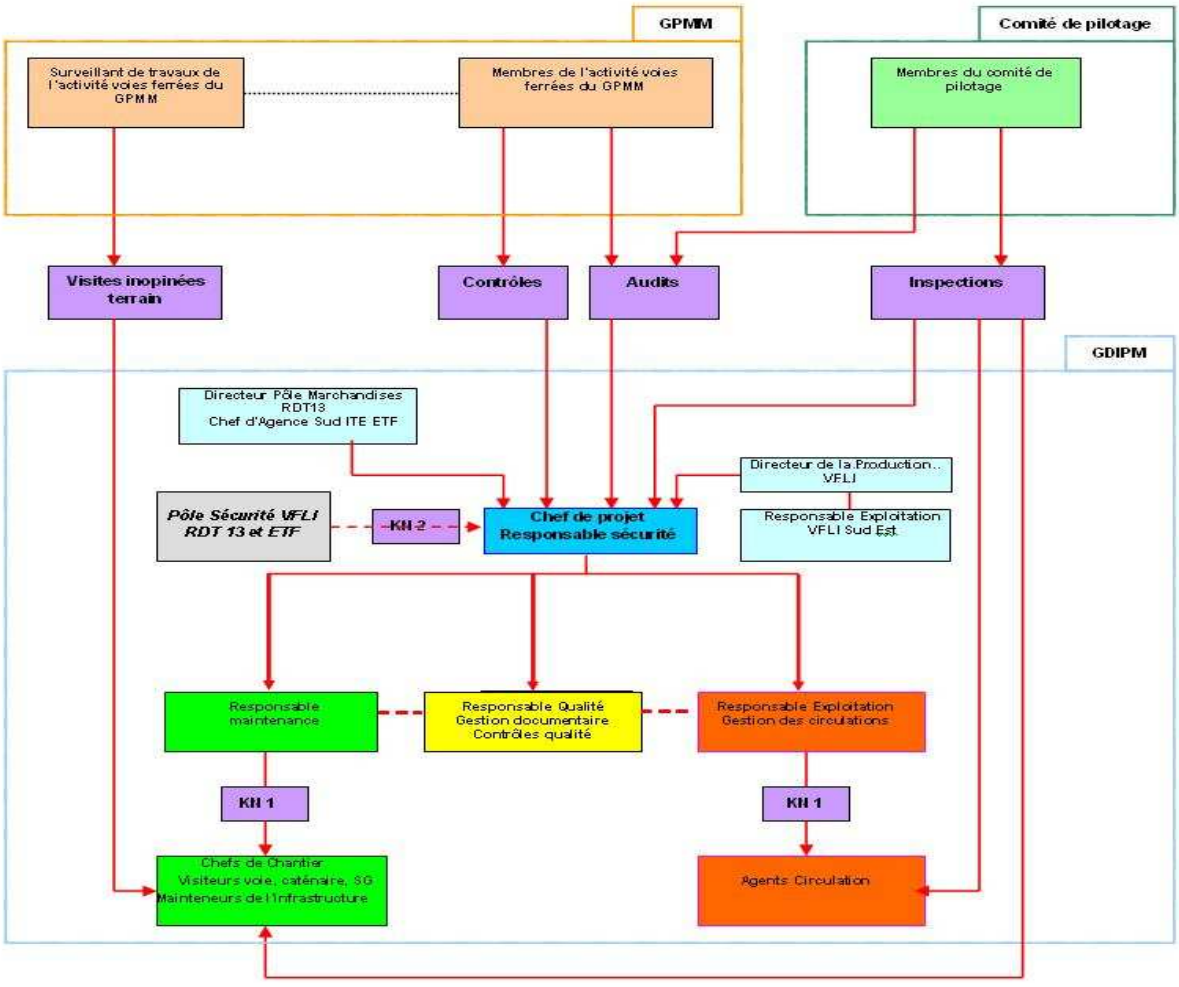
2.5.2. Contrôle interne exercé par le GDIPM

Les contrôles de la production mis en œuvre par le GDIPM se font à deux niveaux.

La réalisation des contrôles de premier niveau est du domaine des responsables exploitation et maintenance. Le responsable de la sécurité du GDIPM doit s'assurer du niveau global de sécurité de l'ensemble. Les pôles sécurité VFLI, RDT 13, et ETF sont responsables des contrôles de niveau 2.

A partir de l'analyse des écarts constatés, les responsables exploitation et maintenance du GDIPM mettent en œuvre des actions de redressement (reprise de formation, causerie sécurité, adaptation de l'organisation…) et s'assurent du bouclage de ces actions (mise en œuvre effective, pertinence…).

2.5.3. Organigramme général du contrôle interne



2.6. PRESENTATION DES PRINCIPES DE GESTION DE LA DOCUMENTATION RELATIVE A L'EXPLOITATION ET A LA MAINTENANCE

La maîtrise de la documentation est l'un des volets du plan d'assurance qualité du GPMM. Elle constitue un axe important de la mise en qualité du mode de fonctionnement du GDIPM et des opérateurs ferroviaires.

Elle comprend la réalisation d'un processus de gestion documentaire, l'établissement d'un plan de classement et l'installation d'un logiciel de Gestion Electronique de Documents (GED).

L'objectif final étant la gestion organisée de l'ensemble des documents produits et/ou échangés dans le cadre du marché de gestion des infrastructures ferroviaires du GPMM.

Le processus de gestion documentaire fait l'objet du « Plan de Gestion de la Documentation » établi et suivi par le Responsable Qualité et Gestion Documentaire (RQGD) du GDIPM.

CHAPITRE 3. DESCRIPTION DES CONDITIONS D'EXPLOITATION DU SYSTEME (RSE)

3.1. GENERALITES

Les règles particulières concernant les généralités font l'objet du titre R1 « Généralités » du RSP.

3.1.1. Objet du Règlement de Sécurité de l'Exploitation

Le Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE) du GPMM définit les dispositions générales en vue d'assurer la sécurité des usagers, des personnels, des tiers et la protection de l'environnement lors de l'exploitation des lignes du réseau ferré.

Ces dispositions générales sont traduites par des procédures de sécurité applicables par les agents habilités à l'exercice des fonctions de sécurité lors de l'exploitation du système ferroviaire.

L'exploitation comprend les tâches relatives à la préparation, à la mise en marche et à la circulation des trains, les tâches de gestion des circulations, ainsi que les tâches de maintenance des infrastructures du réseau ferré.

Au sens du présent document, les éléments constitutifs d'un système ferroviaire sont :

- les installations techniques de l'infrastructure et les installations de sécurité ;
- les matériels roulants ;
- les procédures ;
- les agents qui les mettent en œuvre ;
- l'environnement.

3.1.2. Exploitants

Sont exploitants sur le réseau ferré portuaire :

- le GDIPM qui a en charge la gestion des capacités de circulation, ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et des installations de sécurité ;
- les opérateurs ferroviaires.

Compte tenu de la nature des installations équipant le réseau ferré portuaire, le GDIPM établit à l'intention de tous les exploitants les règles, procédures et dispositions d'exploitation nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation. Chaque exploitant établit et met en œuvre les Instructions Locales Opérationnelles à l'intention de son personnel découlant des dispositions du présent document, ainsi que des dispositions complémentaires établies par le GDIPM.

Chaque exploitant assure la sécurité de l'exploitation correspondant aux éléments du système ferroviaire placés sous son contrôle : installations ou matériels roulants, procédures, personnels.

Le GDIPM veille à la cohérence de l'ensemble.

3.1.3. Sécurité de l'Exploitation

La sécurité de l'exploitation vise la prise en compte des risques :

D'accidents dus à la survenance d'événements redoutés lors de l'exploitation, tels que :

- la rencontre de deux circulations circulant en sens inverse sur la même voie (nez à nez) ;
- le rattrapage d'une circulation par un autre circulation circulant sur la même voie ;
- la rencontre de deux circulations circulant sur deux voies convergentes (la prise en écharpe) ;
- le déraillement d'une circulation ;
- la collision d'une circulation contre un obstacle ;
- les événements susceptibles d'être aggravés du fait du milieu ferroviaire, notamment l'incendie et le risque d'explosion.

D'accidents de personnes :

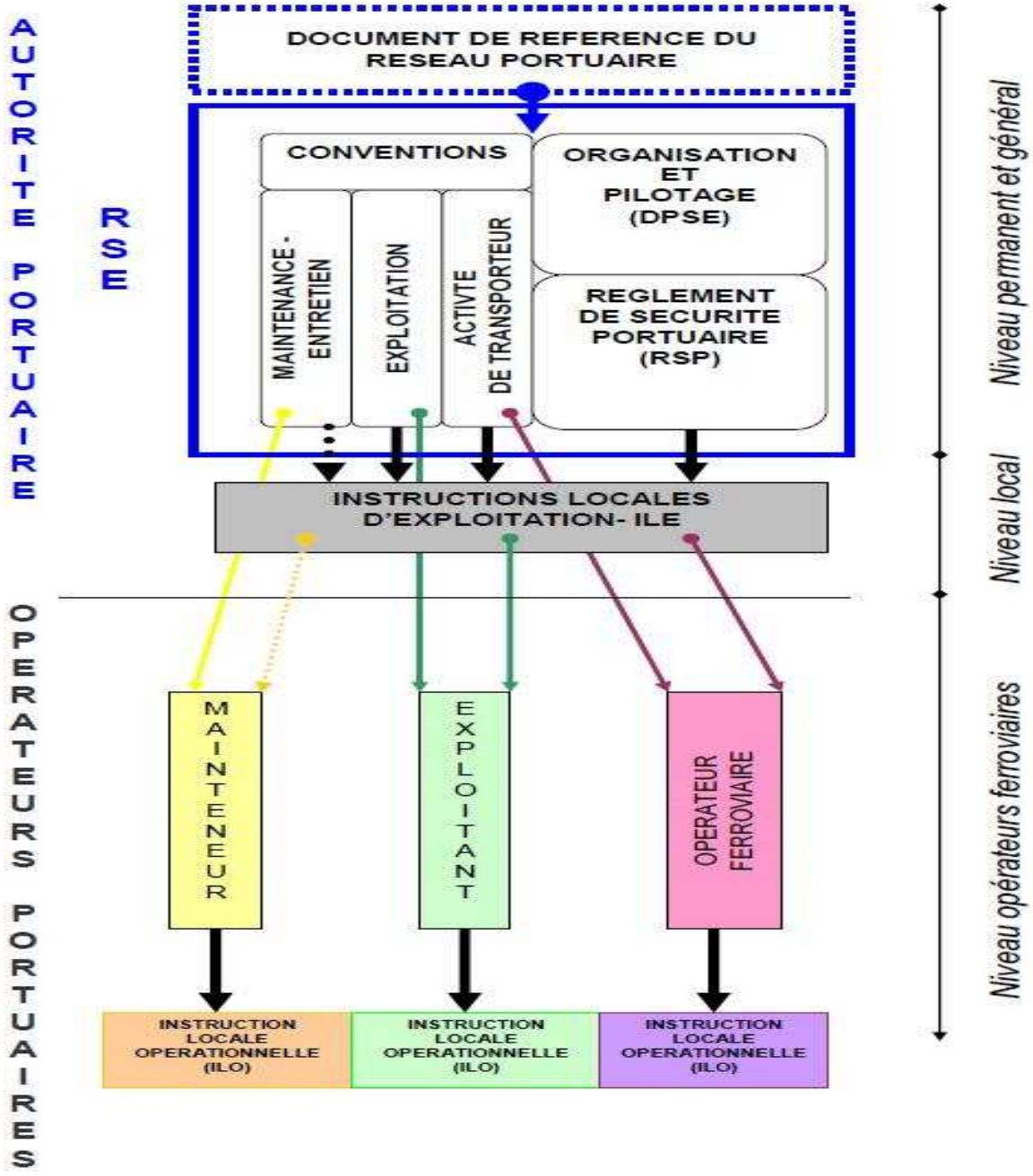
- concernant le personnel, du fait de l'exploitation ferroviaire et du risque électrique, lors des déplacements et du travail dans les emprises ;
- concernant les tiers, du fait de l'exploitation ferroviaire et du risque électrique.

Pour la rédaction des dispositions qu'ils édictent, les exploitants tiennent compte de l'obligation qui leur est faite d'être en mesure de maîtriser, en toutes circonstances :

- la sûreté de fonctionnement des éléments du système ferroviaire sous leur contrôle ;
- les défaillances des constituants critiques de l'infrastructure ou du matériel roulant ;
- les effets des événements susceptibles d'être aggravés du fait du milieu ferroviaire (notamment incendie, explosion) ;
- les risques prévisibles présentés par l'environnement dans lequel les circulations évoluent. Ces risques peuvent être naturels (notamment les intempéries, les inondations, les vents importants), industriels (notamment chimiques, nucléaires) ou humains (notamment les actes de malveillance) et leur existence doit être connue du GDIPM et des opérateurs ferroviaires.

3.1.4. Textes réglementaires relatifs à la sécurité de l'exploitation

Les textes réglementaires relatifs à la sécurité de l'exploitation reposent d'une part sur l'autorité portuaire et d'autre part sur les opérateurs portuaires.



L'autorité portuaire a en charge l'organisation et le pilotage de la sécurité de l'exploitation, l'élaboration de la réglementation de sécurité portuaire (niveau permanent et général) ainsi que l'élaboration des Instructions Locales d'Exploitation (ILE).

Pour permettre aux opérateurs ferroviaires de bien identifier les contraintes particulières d'exploitation du RFP, le GPMM, doit remettre à chaque opérateur ferroviaire qui souhaite utiliser les installations, une ILE reprenant notamment les caractéristiques du RFP (description et utilisation des installations mises à disposition des opérateurs ferroviaires …), les procédures locales particulières ainsi que les règles de co-activité qui s'y appliquent.

Charge ensuite à chaque opérateur ferroviaire de rédiger une Instruction Locale Opérationnelle (ILO) pour ses opérateurs qui reprend notamment les mesures locales de sécurité à respecter ainsi que les règles de concomitance d'activité applicables sur le RFP (établissement d'un programme de manœuvre, voie affectée, relations entre Agent-Circulation et Chef de la manœuvre, autorisation à obtenir avant de se mettre en mouvement…).

3.1.5. Documents de sécurité

La documentation nécessaire à l'exploitation, notamment les procédures d'exploitation, doit être obligatoirement :

- écrite,
- issue d'une décision d'approbation formalisée de la part de la direction de l'exploitant concerné,
- tenue à jour,
- mise à disposition des opérateurs concernés.

Certains termes employés dans le Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE) et son dispositif de pilotage ainsi que dans certains documents de sécurité sont définis en annexe 2 (glossaire).

Lorsqu'il est fait usage d'imprimés explicitement prévus par le RSE ou par les Instructions Locales d'Exploitation, le mode d'emploi éventuellement indiqué dans ces documents a la valeur d'une prescription réglementaire de sécurité.

3.1.6. Élaboration des documents de sécurité

Les Instructions Locales d'Exploitation sont établies pour préciser ou compléter les dispositions du RSE à titre permanent ou temporaire.

Elles comportent une date de mise en application (ou une période d'application).

Elles sont établies, validées et signées par les représentants désignés.

Toutefois, lorsque des circonstances imprévues et urgentes mettent en cause la sécurité de l'exploitation et qu'il est nécessaire de définir des dispositions nouvelles ou de modifier celles existantes, ces documents peuvent être élaborés par un dirigeant d'astreinte qui avise le GDIPM dans les plus brefs délais. Ce dernier confirme les dispositions prises ou fait prendre des mesures complémentaires.

Une Instruction doit être retirée des collections, dès lors qu'elle cesse d'être applicable.

3.1.7. Agents chargés de l'application du RSE

L'application du RSE incombe à des agents désignés par le nom de leur fonction de sécurité (conducteur, agent d'accompagnement, Agent-Circulation, agent de maintenance de l'infrastructure, ...). Cette appellation est indépendante des autres attributions du titulaire.

Les opérateurs exerçant une fonction de sécurité sont tenus d'avoir à leur disposition, à titre personnel ou au titre du poste de travail, le RSE ainsi que les différents documents de sécurité qui les concernent.

Ces documents doivent être maintenus à jour des rectificatifs qui pourraient être édités.

3.1.8. Exercice des fonctions de sécurité

Tout agent devant exercer une fonction de sécurité, doit avoir suivi la formation correspondante. Il obtient l'aptitude nécessaire après une évaluation dont le résultat s'il est positif, donne lieu à la délivrance d'une habilitation.

Tout agent constatant ou présumant l'absence ou une défaillance d'un agent habilité à l'exercice de fonctions de sécurité doit prendre immédiatement les mesures conservatoires relevant de sa compétence. Il doit informer dans tous les cas et par les moyens les plus rapides le GDIPM qui prend, le cas échéant, les mesures conservatoires complémentaires relevant de sa propre compétence.

Tout agent exerçant une fonction de sécurité doit attirer l'attention de l'agent qui lui a donné un ordre dont l'exécution est susceptible de compromettre la sécurité et prendre, en attendant de nouvelles instructions, les mesures qui lui paraissent nécessaires.

Sauf en cas de danger imminent, un agent ne doit pas intervenir dans une opération de sécurité incombant à un autre agent sans en avoir reçu l'ordre exprès ou, à défaut, sans avoir réalisé au préalable toutes les ententes nécessaires.

3.1.9. Contrôles de sécurité

Indépendamment de l'habilitation des agents exerçant des fonctions de sécurité, il doit être procédé régulièrement à des contrôles de sécurité afin de s'assurer de la bonne application de la réglementation de sécurité.

Les modalités des contrôles et les agents désignés pour les exercer sont définis au chapitre 8.

3.2. PRINCIPES, REGLES DE CONDUITE ET DE CIRCULATION

Les règles particulières concernant la circulation des trains, des évolutions et des manœuvres font l'objet du titre R2 « Règles de conduite et de circulation » du RSP.

3.2.1. Principes et règles de conduite

3.2.1.1. Règles de conduite

La conduite ne peut être assurée que par du personnel habilité spécialement à la fonction de conducteur. Le conducteur doit se situer en tête dans le sens du mouvement. Dans le cas contraire, la circulation s'effectue selon les règles définies par le RSE.

Le conducteur est responsable des mesures à prendre en cas d'incident compte tenu notamment des instructions et avis qu'il peut recevoir des autres personnels.

Pour l'exécution des prescriptions concernant la sécurité de l'exploitation, le conducteur doit disposer de tous les documents nécessaires ainsi que d'un guide reprenant les conditions de dépannage et de reprise de circulation en mode dégradé.

Hormis la présence de personnel prévu pour des besoins techniques, ou dans le cadre de mesures d'accompagnement d'un conducteur ne connaissant pas les infrastructures, la

présence d'un agent d'accompagnement est également nécessaire pour assister le conducteur :

- en cas d'absence ou de non-fonctionnement des automatismes embarqués permettant l'arrêt des circulations en cas de défaillance du conducteur ;
- en cas d'absence ou de non-fonctionnement des systèmes de communication entre les agents au sol et le conducteur.

Les conditions de mise en œuvre de cette mesure, en cas de dysfonctionnement en cours de route des automatismes embarqués ou des systèmes de communication, sont définies par le GDIPM dans titre R8 « Dispositifs de contrôle de la conduite des trains » du RSP. Le GDIPM peut prescrire des règles particulières d'accompagnement sur certaines parties du réseau.

Les anomalies survenant à bord d'une circulation, y compris sur les chargements, pouvant mettre en danger cette circulation, les autres circulations, le personnel, les tiers ou l'environnement, doivent être recensées. Le titre R2 « Règles de conduite et de circulation » du RSP décrit :

- les mesures d'alerte des personnels chargés des actions d'urgence appropriées ;
- les actions d'urgence à prendre par ces personnels afin d'obtenir l'arrêt de cette circulation ainsi que des autres circulations qui pourraient être concernés ;
- les conditions de remise en marche de la circulation concernée, ainsi que des autres circulations.

3.2.1.2. Connaissance de ligne

Le conducteur doit connaître les caractéristiques des voies sur lesquelles il circule.

Pour répondre à cette obligation, le conducteur doit avoir suivi le dispositif de formation organisé par l'employeur et répondre favorablement à son dispositif d'habilitation.

Si ce n'est pas le cas, une procédure établie par le GDIPM figurant au titre R2 « Règles de conduite et de circulation » du RSP décrit les conditions dans lesquelles le conducteur peut assurer la conduite du train, de l'évolution ou de la manœuvre sur cette portion du réseau (accompagnement, guidage comme une manœuvre, pilotage,…).

Il doit être fourni aux conducteurs, pour les lignes sur lesquelles ils circuleront, une description des lignes et des équipements au sol associés à ces lignes ainsi que toutes les informations pertinentes pour la tâche de conduite. Ces informations doivent être regroupées dans un document unique appelé «livret de la marche des trains» ou «livret de ligne» (qui peut être soit un document papier traditionnel, soit un document informatique).

Les informations énumérées ci-après doivent au minimum être fournies :

- les caractéristiques générales d'exploitation;
- l'indication des pentes et des rampes;
- le schéma détaillé de la ligne.

Les éléments d'infrastructure modifiés définitivement ou temporairement doivent être communiqués par le GDIPM aux exploitants ferroviaires.

Une procédure permettant de notifier en temps réel aux conducteurs toute modification des dispositions de sécurité sur l'itinéraire doit être définie par le GDIPM.

3.2.1.3. Conduite des trains et des évolutions

3.2.1.3.1. Règles de conduite– Surveillance en cours de route

Le conducteur est responsable de la conduite, de l'observation de la signalisation, et des mesures à prendre en cas d'incident compte tenu notamment des instructions et avis qu'il peut recevoir des autres personnels.

Pour la conduite des trains et des évolutions, le conducteur doit normalement se tenir dans la cabine de conduite avant dans le sens de la marche.

Le conducteur doit surveiller fréquemment tous les appareils de contrôle du poste de conduite qu'il occupe et notamment ceux intéressant la sécurité de la circulation.

Au cours de la marche, le conducteur doit, veiller attentivement à l'état de la voie et être prêt à ralentir ou à s'arrêter selon les circonstances où les signaux qui pourraient lui être faits.

Le conducteur qui présume une erreur de direction de par l'observation qu'il peut faire des signaux, s'efforce de s'arrêter avant l'aiguille pour en vérifier la position afin de déterminer si la direction ou la voie de circulation donnée correspond bien à celle qu'il doit suivre. Dans la négative, il doit se renseigner auprès de l'Agent-Circulation.

Le conducteur doit, dans la mesure où la conduite de son train (ou évolution) le lui permet, surveiller son train (ou évolution) à chaque démarrage et pendant la marche (notamment après un passage sur un chantier de travaux) afin de déceler des anomalies telles que : véhicule ayant ses freins indûment serrés, chauffage de boîte, véhicule en position dangereuse ou déraillé, etc...

Il doit être toujours attentif à un accroissement anormal de la résistance à la traction ou à une dépression dans la conduite générale qu'il n'aurait pas provoquée et qui pourrait être l'indice d'un incident.

3.2.1.3.2. Traitement des anomalies liées aux trains (ou évolutions) en cours de circulation

En cas de situations exceptionnelles ou d'incidents liés à la composition, au freinage ou au chargement du train (ou évolution), le conducteur doit disposer des règles à appliquer, notamment celles concernant la vitesse et le freinage. Ces règles figurant au titre R3 « Véhicules – Trains » du RSP indiquent les conditions à respecter afin de pouvoir continuer à circuler prévoient les conditions d'avis et d'information des personnels concernés.

En cas d'absence de la signalisation d'un train (ou évolution), celle-ci doit être rétablie. Des mesures doivent alors être prises pour pallier les risques engendrés par cette absence dès sa découverte et jusqu'au rétablissement de la signalisation.

En ligne comme dans les gares, le conducteur est qualifié pour visiter le train (ou évolution), remédier s'il le peut, à certaines avaries survenues au matériel, décider si ce matériel peut continuer à circuler et, le cas échéant, fixer les conditions particulières de circulation (limitation de vitesse, ...) qu'il indique dès que possible aux agents circulation des gares.

Lorsqu'un conducteur n'est plus en mesure de poursuivre l'acheminement de son train (ou évolution), des moyens doivent être mis en œuvre pour lui porter assistance. En attendant, le conducteur ne doit pas remettre le train (ou évolution) en marche sans l'autorisation expresse de l'agent responsable des opérations de secours ou à défaut de l'agent auprès duquel il a demandé assistance.

3.2.1.3.3. Abandon momentané du poste de conduite – Abandon de l'engin moteur

En marche, le conducteur ne doit pas s'éloigner du poste de conduite; toutefois, en cas de danger imminent de collision, il s'efforce, avant de quitter son poste, d'effectuer les opérations indispensables pour provoquer l'arrêt.

Lors d'un arrêt, quel qu'en soit le lieu, si un conducteur est amené à quitter momentanément son poste de conduite pour un motif de service, il doit prendre les mesures pour éviter la remise en marche intempestive de l'engin moteur ou une dérive du convoi, en tenant compte des circonstances de l'arrêt : déclivités, composition du convoi ….

Le conducteur d'un engin moteur (attelé ou non à un train) stationnant dans une gare sans surveillance par un agent du service de conduite doit, avant d'abandonner l'engin moteur, et après exécution des opérations de mise en stationnement, prendre à l'égard de l'engin moteur (si celui-ci est seul) ou du train, les mesures nécessaires à l'immobilisation durable du convoi.

3.2.2. Principes et règles de circulation des trains et des évolutions

3.2.2.1. Spécifications relatives à l'exploitation des trains et des évolutions

3.2.2.1.1. Service de la circulation

Le service de la circulation comprend l'ensemble des opérations permettant d'assurer la sécurité et d'organiser le mouvement des circulations. Il est assuré par du personnel habilité aux fonctions d'Agent-Circulation.

Le mouvement des circulations est organisé selon un programme de circulation réalisé par le GDIPM déterminant à l'avance l'identification des circulations, les horaires à respecter et les voies sur lesquelles ils doivent circuler.

Préalablement à la mise en circulation d'une circulation, les personnels concernés doivent être en possession des ordres ou informations nécessaires aux conditions de cette circulation.

3.2.2.1.2. Gestion des circulations

La gestion des circulations est assurée ;

- au moyen d'installations et/ou de procédures conçues notamment pour prémunir les circulations des risques énumérés à l'Article 3.0.3 – Sécurité de l'Exploitation ;
- en vue du respect de l'horaire prévu par le programme de circulation.

Les personnels concernés disposent :

- de la documentation qui leur est nécessaire en vue du respect des règles et procédures pour l'utilisation des installations en modes normal et dégradé ;
- des informations utiles relatives à l'ordre de succession des circulations, à l'horaire et aux voies de circulation des trains et des évolutions, pour préparer et réaliser en temps utile les opérations nécessaires à leur circulation ;
- des informations utiles relatives à l'état des installations dont ils ont la charge, pour agir en conséquence vis-à-vis des circulations attendues.

La gestion du trafic doit garantir la régularité des circulations et une exploitation du réseau ferroviaire fiable et efficace, y compris le rétablissement de la situation normale en cas de perturbations du service.

Le GDIPM doit établir les procédures et les moyens nécessaires :

- à la gestion des circulations en temps réel,
- aux mesures opérationnelles permettant de maintenir le niveau de performance de l'infrastructure le plus élevé possible en cas de retard ou d'incident, qu'il soit inopiné ou prévu, et
- à la fourniture d'informations aux opérateurs ferroviaires dans de telles situations.

Tout processus supplémentaire exigé par l'opérateur ferroviaire et qui affecte l'interface avec le GDIPM ne peut être mis en place qu'après accord avec le GDIPM.

3.2.2.1.3. Identification des circulations

Toutes les circulations doivent avoir une identification non ambiguë.

3.2.2.1.4. Qualité de la production

Le GDIPM doit mettre en place des processus permettant de surveiller le fonctionnement efficace de tous les services concernés.

3.2.2.1.5. Enregistrement des données

Le GDIPM doit au minimum enregistrer les données suivantes :

- données relatives à la marche d'une circulation ;
- la défaillance des équipements à la voie associée au mouvement des circulations (signalisation, aiguilles, etc.).

3.2.2.2. Système de gestion des circulations

3.2.2.2.1. Configuration nominale de gestion

La circulation des trains et des évolutions s'effectue sur des portions de réseau comportant une ou plusieurs voies.

La configuration des voies, ainsi que les conditions normales de circulation sont décrites dans le titre R 2 « Règles de conduite et de circulation » du RSP et portés à la connaissance des personnels concernés et en particulier à ceux exerçant des fonctions de sécurité. Y figurent notamment les dispositions relatives à l'aiguillage des circulations.

3.2.2.2.2. Configuration normale de la circulation

L'organisation de la circulation en mode normal repose sur une configuration d'exploitation des voies de type « non orienté » : la ou les voies peuvent être affectées indifféremment à un des deux sens de circulation. Lorsqu'un sens est affecté à une voie, le sens inverse est interdit. Le changement de sens ne peut se faire que si la voie est libre. La gestion des circulations est assurée par des installations et/ou des procédures prévues pour les deux sens et décrites dans un document à l'usage des personnels concernés.

Le régime d'exploitation des deux voies de circulation entre Viguerat et Graveleau et Viguerat et le Môle Central Minéralier est la Voie Unique avec application d'une procédure locale commune établie entre le GID du RFN et le GDIPM.

Cette procédure impose les procédures suivantes :

- demande de voie pour toutes les circulations,
- cantonnement téléphonique des circulations,
- attachements de l'application de ces procédures sur un registre de circulation adapté localement,
- fixation de l'ordre d'engagement et de l'autorisation de ces circulations. Chaque Agent-Circulation restant responsable de l'application des règles de sécurité sur son secteur circulation.

Par ailleurs le poste de Graveleau dispose de l'outil d'aide CAPI (Cantonnement Assisté Par Informatique).

3.2.2.2.3. Modification des conditions nominales d'exploitation

Lorsque les circonstances l'imposent, notamment en cas de travaux ou d'incident, l'organisation normale de l'exploitation peut être modifiée. Dans ce cas, les conditions de transition d'une organisation à une autre font l'objet de procédures établies par le GDIPM. L'ensemble des personnels concernés doit être informé en temps utile de la modification de configuration et des conditions de circulation des trains et des évolutions.

3.2.2.2.4. Localisation des évènements d'exploitation

Afin de permettre la localisation des événements d'exploitation, un repérage est implanté et maintenu le long des voies en tant que de besoin.

3.2.2.2.5. Aiguillage des circulations

Le passage d'une circulation d'une voie vers une autre est assuré au moyen d'aiguillages. Des dispositions sont prises pour que ces derniers soient correctement positionnés et maintenus dans leur position pendant le passage d'une circulation et jusqu'à leur dégagement complet.

Des procédures établies par le GDIPM doivent décrire les mesures à prendre si ces dispositions ne peuvent pas être satisfaites.

La manœuvre des aiguillages des postes d'aiguillage incombe aux personnels habilités à la fonction d'Agent-Circulation. Les installations commandées « à pied d'œuvre » peuvent être manœuvrées par des agents des opérateurs ferroviaires dûment formés à cette tâche.

3.2.3. Circulation des trains de travaux et matériels de service

En dehors du parcours de travail, les trains de travaux ou lorrys automoteurs circulent généralement dans les mêmes conditions que les trains ordinaires et sous le régime du cantonnement.

Dans les zones de chantier travaux, les trains de travaux ou lorrys automoteurs évoluent en fonction des indications reçues de l'Agent-Circulation :

- selon les dispositions prévues pour les manœuvres lorsqu'ils ne sortent pas des voies du chantier ;
- comme une évolution lorsqu'ils doivent emprunter des voies principales pour accéder d'un chantier à un autre.

Les opérations de manœuvre et de formation des trains de travaux sont effectuées par les agents de la maintenance infrastructure sur les indications du dirigeant des équipes infrastructure.

3.2.4. Manœuvres

Les conditions de réalisation des manœuvres sont décrites au titre R2 « Règles de conduite et de circulation » du RSP.

3.2.4.1. Généralités

La formation des trains, leur mise en place et le remaniement de leur composition nécessitent des mouvements successifs dans les chantiers. Ces mouvements sont regroupés sous le terme général de "manœuvre".

Le terme manœuvre désigne à la fois :

- le déplacement guidé par signaux de manœuvre, par radio, ..., d'engin(s) moteur(s) remorquant ou non un ou plusieurs véhicules;
- l'ensemble des véhicules déplacés.

3.2.4.2. Principes

Les gares ou chantiers sont découpés en blocs de manœuvre.

Chaque chef de manœuvre doit obtenir l'autorisation de l'Agent-Circulation pour l'accès à chacun des blocs.

3.2.4.3. Coordination des manœuvres

Plusieurs opérateurs ferroviaires sont autorisés à circuler et à manœuvrer sur le RFP de Marseille.

Sur un même chantier une coordination des différents mouvements est indispensable et la gestion de la concomitance d'activité entre les différents opérateurs ferroviaires nécessite d'être organisée. Cette organisation est décrite dans les Instructions Locales d'Exploitation (ILE).

Ainsi, chaque opérateur ferroviaire doit rédiger une Instruction Locale Opérationnelle (ILO) pour ses opérateurs qui reprend notamment les mesures locales de sécurité à respecter ainsi que les règles de co-activité applicables sur le chantier (établissement d'un programme de manœuvre, voie affectée, relations entre agents Circulation et Chef de la manœuvre, autorisation à obtenir avant de se mettre en mouvement…).

Pour chaque secteur circulation du RFP, la coordination des mouvements de manœuvre est assurée par chacun des agents Circulation.

3.2.4.4. Organisation à mettre en place

L'agent commandant une manœuvre est désigné "chef de la manœuvre". Il est responsable de sa manœuvre. Il a autorité sur tous les agents participant à la manœuvre, y compris le conducteur.

3.2.4.5. Informations à donner concernant le thème de la manœuvre

Avant de commencer la manœuvre, le chef de la manœuvre doit renseigner avec précision les agents intéressés (y compris les opérateurs circulations) sur ce qui va être fait.

3.2.4.6. Précautions préalables concernant les véhicules à manœuvrer

Avant de donner l'ordre de mise en mouvement, le chef de la manœuvre doit s'assurer que les véhicules peuvent être déplacés. A cet effet, il vérifie ou fait vérifier notamment que :

- l'état des véhicules et de leurs chargements ne s'y oppose pas, en tenant compte des étiquettes et inscriptions que le matériel peut porter,
- les freins ont été desserrés, les cales enlevées,
- l'immobilisation des véhicules qui ne sont pas manœuvrés reste assurée,
- le cas échéant, le freinage de la rame est suffisant.

3.2.4.7. Ententes et vérifications préalables concernant l'itinéraire de la manœuvre

Avant de donner l'ordre de mise en mouvement, le chef de la manœuvre doit :

- s'assurer que les parties de voie à parcourir sont libres et le resteront jusqu'à ce que la manœuvre soit terminée,
- prendre les mesures pour que l'itinéraire de la manœuvre soit tracé en temps utile.
- s'assurer, le cas échéant, que les mesures de sécurité vis-à-vis du ou des passages à niveau susceptibles d'être engagés ou intéressés par la manœuvre sont prises ou le seront en temps utile.

3.2.4.8. Appareils de voie manœuvres à pied d'œuvre

L'agent chargé de disposer dans une position déterminée une aiguille manœuvrée à pied d'œuvre doit vérifier qu'elle colle dans cette position ; s'il n'en était pas ainsi, il devrait faire le signal d'arrêt.

3.2.4.9. Ordre de mise en mouvement

Le conducteur ne doit pas se mettre en mouvement pour exécuter une manœuvre sans ordre du chef de la manœuvre.

Avant de donner l'ordre de mise en mouvement, le chef de la manœuvre doit s'assurer que :

- les agents nécessaires à la bonne exécution de la manœuvre sont à leur place et prêts à exécuter les ordres qui leur seront donnés,

- les personnes (agents, prestataires, tiers,...) se trouvant sur les véhicules ou engageant le gabarit de la voie intéressée ont été avisées et se sont mises en sûreté.

3.2.4.10. Exécution de la manœuvre

Le conducteur doit être en tête du mouvement toutes les fois que les conditions d'exécution des manœuvres le permettent.

Au cours de l'exécution de la manœuvre, le conducteur observe la marche en manœuvre et règle sa vitesse compte tenu notamment du nombre de véhicules de la rame, des moyens de freinage dont il dispose et du profil de la voie.

Le chef de la manœuvre doit s'assurer que les signaux de manœuvre qu'il exécute peuvent être aisément perçus par le conducteur

Lorsque le conducteur n'est pas en tête (refoulement de plus d'un véhicule), l'observation de la signalisation incombe non au conducteur mais au chef de la manœuvre. De son côté, le conducteur obéit aux ordres qui lui sont donnés.

3.2.1.11. Mesures à prendre à la fin de la manœuvre

A la fin de la manœuvre, le chef de la manœuvre doit :

- s'assurer que les garages francs ont bien été dégagés (sinon, protégés),
- s'assurer que les véhicules restés stationnés sont convenablement immobilisés,
- renseigner l'AC de l'occupation de la où des voies utilisées.

3.2.4.12. Immobilisation des véhicules et des rames

Le chef de la manœuvre et les agents participants doivent prendre les mesures pour que les véhicules seuls, les rames ou les parties de train en stationnement au cours d'une manœuvre ou après une manœuvre, ne puissent être mis accidentellement en mouvement, par leur propre poids sur une pente, par l'action du vent, par un choc, etc.

3.2.4.13. Signalisation portée par les manœuvres

Au cours des manœuvres les engins moteurs portent la nuit au moins un feu blanc à chaque extrémité.

3.3. VEHICULES – TRAINS

Les règles particulières concernant l'exploitation du matériel roulant font l'objet du titre R3 « Véhicules-Trains » du RSP.

3.3.1. Généralités

Un matériel roulant ne peut être exploité que :

- si tous les éléments et équipements liés à la sécurité de l'exploitation, qui le constituent y sont installés ;
- si tous ces éléments et équipements sont en état de fonctionnement ;

- s'il satisfait aux règles de maintenance qui lui sont applicables.

Toutefois l'exploitant définit les conditions dans lesquelles un matériel roulant ne remplissant pas l'une au moins des conditions de circulation exigées peut être mis en circulation après l'accord des personnels du GDIPM chargés de la gestion des circulations.

En règle générale, un train de travaux est formé et circule comme un train de marchandises.

3.3.2. Tests de fonctionnement

L'exploitant doit procéder à des vérifications de fonctionnement des organes de sécurité des engins moteurs et des véhicules remorqués préalablement à leur mise en circulation, notamment du fonctionnement effectif des dispositifs de freinage.

Tout engin moteur est équipé des dispositifs nécessaires pour permettre le fonctionnement des systèmes de contrôle-commande installés sur les lignes empruntées.

Toute cabine de conduite, hors matériels de manœuvre, est équipée d'un dispositif destiné à provoquer automatiquement l'arrêt de la circulation en cas de défaillance du conducteur.

Les données relatives aux événements de conduite, déterminantes pour la sécurité, sont enregistrées et conservées par les opérateurs ferroviaires.

Ces systèmes sont normalement en service. Un dispositif de contrôle de position permet de vérifier leur mise en service effective.

L'essai de frein doit permettre de s'assurer du bon fonctionnement du frein continu d'un train ou d'une évolution avant sa circulation, notamment s'il comporte un système de freinage particulier (électropneumatique, électrique, électromagnétique, à courant de Foucault, hydrodynamique, ...).

3.3.3. Aptitude à la mise en circulation

Préalablement à sa mise en circulation, un train ou une évolution doit être préparé par la réalisation de diverses opérations :

- les manœuvres éventuellement nécessaires ;
- la sélection du mode de freinage ;
- la gestion du système d'immobilisation.

Pour pouvoir circuler, un train ou une évolution doit respecter l'ensemble des caractéristiques de composition, de vitesse, de freinage, d'équipement en personnel d'accompagnement, d'équipement en systèmes de communication et de sécurité compatibles :

- avec les installations techniques d'infrastructure et de sécurité des voies ferrées empruntées ;
- avec les règles établies par le GDIPM.

Il doit porter en toutes circonstances une signalisation permettant de repérer ses extrémités, le sens de sa marche et son intégrité.

La circulation d'un train ou d'une évolution est subordonnée à la vérification :

- de sa composition ;
- du fonctionnement effectif des équipements de sécurité et de communication ;

- de la conformité des chargements et de leur bon arrimage ;
- de l'état des matériels roulants et de leur conformité aux services effectués et aux lignes empruntées ;
- du fonctionnement effectif des dispositifs de freinage ;
- du fonctionnement correct des équipements accessoires ou complémentaires lorsqu'ils sont exigés.

Ces dispositions s'appliquent sans préjudice des autres réglementations particulières.

Les personnels chargés de ces vérifications doivent être habilités à exercer les fonctions d'agent formation et/ou de reconnaisseur.

3.3.4. Anomalies

Les anomalies susceptibles de survenir à bord d'un train ou d'une évolution, y compris sur les chargements, pouvant mettre en danger ces circulations ou les autres circulations, le personnel, les tiers ou l'environnement, sont recensées. Des procédures décrivent :

- les mesures d'alerte des personnels chargés des actions d'urgence appropriées ;
- les actions d'urgence à prendre par ces personnels afin d'obtenir l'arrêt de ces circulations ainsi que des autres circulations qui pourraient être concernées ;
- les conditions de remise en marche de la circulation concernée, ainsi que des autres circulations.

Lorsqu'un conducteur n'est plus en mesure de poursuivre l'acheminement de son train (ou évolution), des moyens doivent être mis en œuvre pour lui porter assistance. En attendant, le conducteur ne doit pas remettre le train (ou l'évolution) en marche sans l'autorisation expresse de l'agent responsable des opérations de secours ou à défaut de l'agent auprès duquel il a demandé assistance.

En cas de situations exceptionnelles ou d'incidents liés à la composition, au freinage ou au chargement du train (ou évolution), le conducteur dispose des règles à appliquer, notamment celles concernant la vitesse et le freinage. Ces règles indiquent les conditions à respecter afin de pouvoir continuer à circuler et prévoient les conditions d'avis et d'information des personnels concernés.

En cas d'absence de la signalisation d'un train (ou évolution), celle-ci doit être rétablie. Des mesures sont alors prises pour pallier les risques engendrés par cette absence dès sa découverte et jusqu'au rétablissement de la signalisation.

3.3.5. Mise en service de nouveaux matériels

Préalablement à la mise en service d'un nouveau matériel roulant sur les voies ferrées portuaires ou d'un matériel substantiellement modifié, le GPMM transmet à l'EPSF un dossier comprenant les résultats des tests et essais effectués.

Les conditions techniques et de sécurité dans lesquelles sont réalisés, le cas échéant, les essais de matériels spécifiques aux voies ferrées portuaires sont précisées au titre R3 « Véhicules-Trains » du RSP.

3.4. SIGNALISATION

Les règles particulières concernant la signalisation font l'objet du titre R4 « Signalisation » du RSP.

3.4.1. Équipement de signalisation

Les ordres relatifs à la circulation sont donnés pour chaque circulation, au conducteur et, le cas échéant, à l'automatisme embarqué.

La communication entre le système de signalisation et la circulation est réalisée :

- soit par une information ponctuelle donnée depuis le sol au moyen d'un signal visuel répété ou non en cabine ;
- soit par des ordres donnés par un système de communication visuel ou sonore entre les agents au sol et à bord.

La nature du système de signalisation ainsi que les conditions d'implantation de la signalisation sont portées à la connaissance des personnels concernés. Les signaux implantés sur le terrain sont identifiés au moyen d'indications portées par leur support.

Lorsque les informations sont données depuis le sol au moyen de signaux, elles doivent être compréhensibles sans ambiguïté par les personnels concernés. Il doit notamment être possible d'identifier l'indication la plus restrictive pouvant être présentée par un signal.

En cas de doute sur l'information présentée, les agents doivent considérer le signal comme donnant l'information la plus restrictive qu'il est susceptible de présenter.

Les mesures à prendre pour pallier les conséquences du dysfonctionnement d'une installation de signalisation font l'objet de procédures décrites dans un document à l'usage des personnels concernés. Il en est de même en cas de modification de la signalisation.

Visibilité de la signalisation au sol et des pancartes

Le conducteur doit pouvoir à tout moment observer la signalisation au sol et les pancartes ; celles-ci doivent être visibles depuis sa position normale de conduite. Ceci s'applique également aux autres types de signaux au sol qui concernent la sécurité.

Les pancartes, la signalisation au sol et les panneaux d'information doivent être conçus de manière cohérente pour faciliter leur observation.

3.4.2. Mode nominal

3.4.2.1. Procédure d'utilisation et contrôles

Généralités

Les ordres et les informations relatifs à la sécurité des circulations sont donnés aux agents concernés (conducteurs) à l'aide de signaux. Ces signaux sont de plusieurs types :

- signaux amovibles : signaux à mains (signaux de manœuvre, signaux d'arrêt à main…)
- signaux implantés à demeure de type lumineux présentant un aspect fixe ou mobile.

Un signal est dit fixe lorsqu'il présente en permanence un aspect normalement invariable, il est dit mobile lorsqu'il peut présenter au moins deux aspects distincts correspondant respectivement à la position « signal ouvert » et la position « signal fermé ».

Un signal est dit « fermé » lorsqu'il présente l'indication la plus impérative de sa fonction.

Un signal est dit « ouvert » lorsqu'il autorise le départ ou le mouvement d'une circulation.

L'indication signal « ouvert » peut également désigner l'effacement de l'aspect signal fermé.

Manœuvre des signaux

D'une manière générale, les signaux ne doivent être manœuvrés que dans les conditions prévues par les procédures.

Sauf indication contraire d'une procédure locale, les signaux sont normalement fermés.

Les signaux sont ouverts, si rien ne s'y oppose, en temps utile pour l'arrivée, le départ ou le passage des circulations et sont refermés derrière dès que rien ne s'y oppose.

Contrôle des signaux

Lorsqu'un signal est commandé à la fermeture on doit s'assurer, soit par le contrôle de fermeture s'il en existe un soit directement, que le signal est effectivement fermé.

Observation des signaux

Les conducteurs doivent s'efforcer de reconnaître du plus loin possible les indications que donnent les signaux et ne pas se désintéresser de leur observation tant qu'ils ne les ont pas franchis.

Arrêt d'une circulation par un signal d'arrêt

Le conducteur d'une circulation arrêtée par un signal d'arrêt fermé doit se faire reconnaître, si le signal ne s'ouvre pas immédiatement auprès de l'Agent-Circulation dont dépend le signal.

A la suite de la reconnaissance, le conducteur peut recevoir de l'Agent-Circulation des instructions auxquelles il doit se conformer.

En ce qui concerne sa remise en marche, le conducteur peut être invité à attendre l'ouverture du signal ou bien recevoir l'autorisation de franchir fermé le signal.

Lorsque le conducteur n'a pu se faire reconnaître il sollicite, dans toute la mesure du possible, des instructions d'un agent sédentaire, en utilisant par exemple un autre téléphone (téléphone de P.N, téléphone de l'engin moteur, ...).

Tout agent sédentaire ainsi sollicité doit alerter immédiatement un agent qualifié.

Le conducteur doit attendre sur place que des instructions lui parviennent.

Franchissement d'un signal d'arrêt fermé

Le conducteur peut recevoir de l'Agent-Circulation l'autorisation de franchir fermé un signal d'arrêt dans certaines conditions en fonction du type de signal et des circonstances.

En cas de franchissement intempestif d'un signal carré, il importe tout d'abord que les agents intéressés (conducteur et Agent-Circulation notamment) prennent d'urgence les mesures

qu'ils jugeraient susceptibles d'éviter les conséquences dangereuses pouvant résulter d'une telle situation.

Puis, dans tous les cas, quelles que soient les mesures prises, l'Agent-Circulation, après avoir procédé aux opérations et vérifications utiles, doit délivrer au conducteur une autorisation de franchir fermé le signal carré correspondant, comme si la circulation était arrêtée devant le signal.

3.4.2.2. Procédure de mise hors service

La mise hors service d'installations est assimilable à une modification d'installation en service. Les dispositions applicables pour la vérification technique des installations, les essais et la mise en service sont applicables aux installations subsistantes.

Les signaux mis hors service sont soit :

- déposés,
- annulés par une croix de St André (voir § annulation des signaux) en attente de leur dépose. Dans ce cas les documents de base sont modifiés si cette situation temporaire doit durer plus de 6 mois.

3.4.3. Mode dégradé prévu et organisé – Travaux sur les installations – Maintenance

Voir 3.7.3

3.4.4. Mode dégradé inopiné – Anomalies de signalisation

3.4.4.1. Mesures conservatoires, avis à lancer

Voir 3.7.4.1

3.4.4.2. Procédures d'intervention de la maintenance

Voir 3.7.4.2

3.4.4.3. Traitement des conséquences - Moyens de substitution

Raté de fermeture d'un signal d'arrêt

L'Agent-Circulation doit prendre immédiatement les mesures utiles pour assurer la sécurité; il doit notamment, si le signal devait être fermé pour protéger l'exécution d'un mouvement, différer celui-ci jusqu'à ce que les conditions voulues de sécurité soient remplies.

Il doit ensuite arrêter les circulations par un autre moyen et les retenir les cas échéant ou obtenir le passage à vitesse limitée par l'arrêt préalable des circulations intéressées.

Raté d'ouverture de signal

Selon le signal, pas de mesure ou avis au conducteur puis délivrance d'un ordre de franchissement après avoir effectué les vérifications utiles.

Extinction d'un signal

Selon le cas les mesures de raté de fermeture ou de raté d'ouverture doivent être appliquées.

3.4.4.4. Procédure de retour au mode nominal

Voir 3.7.4.3

3.4.5. Essais/ mises en service et en exploitation

Voir 3.15

3.5. VOIE

Les règles particulières concernant la voie font l'objet du titre R5 « Voie » du RSP.

3.5.1. Caractéristiques des voies

Les caractéristiques des voies sont décrites dans le document de référence du réseau.

3.5.2. Mode nominal – Règles de maintenance ordinaire

La circulation des trains, des évolutions et des manœuvres dans les conditions prévues repose sur l'assurance du bon état de l'infrastructure. Cette assurance est donnée par une organisation de la maintenance de l'infrastructure prenant en compte les risques liés aux défaillances prévisibles de ses constituants, notamment les constituants considérés comme critiques, ainsi qu'aux événements externes susceptibles d'affecter la sécurité de l'exploitation.

Un constituant ou un équipement est critique au regard de la sécurité lorsque sa défaillance l'entraîne dans un mode de fonctionnement pouvant accentuer les risques définis au point 3.0.3. Les tâches de maintenance effectuées sur ces éléments doivent être réalisées par un agent habilité à la fonction de mainteneur de l'infrastructure ou sous la direction d'un agent habilité à cette fonction si l'opération est réalisée par un autre agent. Ces tâches sont décrites par le GDIPM.

Les opérations de maintenance de l'infrastructure ou de travaux de modification de celle-ci peuvent s'effectuer pendant l'exploitation du réseau.

Des dispositions doivent être prises pour interdire ou adapter la circulation des trains sur la zone considérée lorsque :

la conduite des opérations de maintenance et des travaux est incompatible, même temporairement, avec la circulation des trains ;

la maintenance d'un constituant ou d'un équipement critique pour la sécurité conduit à le placer en dehors de sa plage de fonctionnement nominal ou en dehors des tolérances requises pour la circulation des trains, des évolutions et des manœuvres dans les conditions normales.

3.5.3. Mode dégradé prévu et organisé – Travaux sur les voies ou les abords

Le GDIPM établit, des Instructions Locales en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation lors des opérations de maintenance préventive et corrective ou de travaux de modification de l'infrastructure. Ces documents comprennent toutes les dispositions nécessaires :

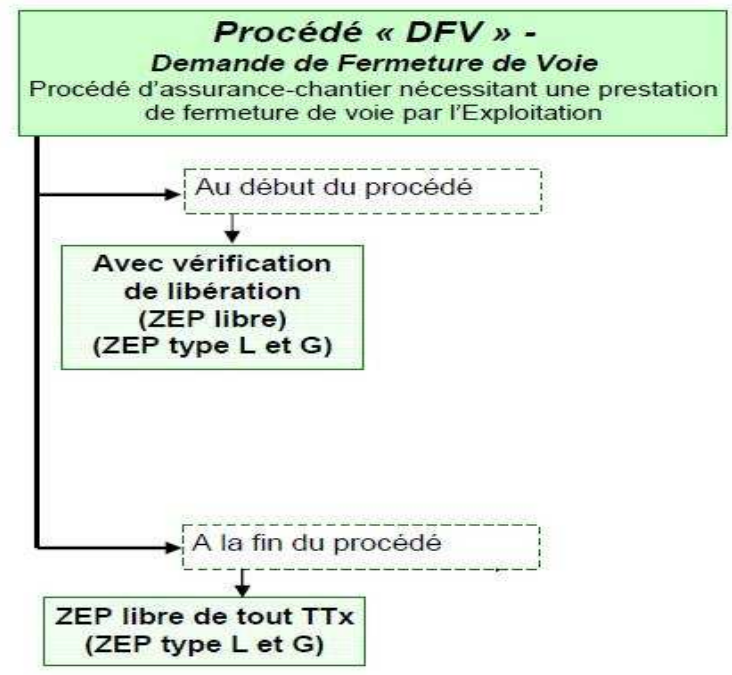
- aux mesures à prendre pour retirer temporairement ou définitivement de l'exploitation une installation ou un équipement ;
- aux mesures à prendre en cours d'opération pour assurer la sécurité de l'exploitation sur la zone de travail et aux abords ;
- aux mesures à prendre pour remettre en service une installation ou un équipement ;
- à la coordination de ces différentes mesures.

La mise en œuvre de la maintenance et des travaux doit être faite sous la direction de personnels habilités aux fonctions de sécurité correspondantes, principalement celles de mainteneur de l'infrastructure et de réalisateur. Il en est de même de la remise en exploitation d'une installation ou d'un équipement.

Les opérations de maintenance d'une infrastructure ou de travaux de modification de celle-ci sont programmées, sauf cas d'urgence ou d'incidents.

Sur les voies en interface, la convention de raccordement RFF/GPMM prévoit l'application de la règlementation applicable sur le RFN.

Afin de garantir la cohérence entre les deux réseaux (RFN et RFP), les travaux réalisés sur le RFP du GPMM sont gérés dans les conditions fixées par la réglementation travaux applicable sur le Réseau Ferré National à la différence près que l'assurance-chantier ne peut être qu'obtenue par le procédé « demande de fermeture de voie » (DFV) conditionné à la vérification de libération de Zep aussi bien pour son accord que pour sa restitution :


Procédé « DFV » -
Demande de Fermeture de Voie
Procédé d'assurance-chantier nécessitant une prestation de fermeture de voie par l'Exploitation
Au début du procédé
Avec vérification de libération (ZEP libre) (ZEP type L et G)
A la fin du procédé
ZEP libre de tout TTx (ZEP type L et G)

Les référentiels ci-dessous (repris à la convention de raccordement) s'appliquent :

IN 3967 – Réglementation Travaux - Procédés d'assurance-chantier,

IN 3968 – Réglementation Travaux - Sécurité du personnel - Mesures complémentaire,

IN 3970 – Réglementation Travaux - Les trains-travaux,

IN 3971 – Réglementation Travaux - Lorrys-Wagons automoteurs,

IN 3973 – Réglementation Travaux - Organisation,

IN 3974 – Réglementation Travaux - Recueil de consignes travaux et documents d'organisation,

IN 3975 – Réglementation Travaux - Etablissement des Consignes de Protection,

IN 3976 – Réglementation Travaux - Assurer la mission de Responsable Planche Travaux,

IN 3977 – Réglementation Travaux - Assurer la mission de chef de Chantier,

IN 3978 – Réglementation Travaux - Modes opératoires Agents Circulation de double voie,

IN 3979 – Réglementation Travaux - Modes opératoires Agents Circulation de voie unique,

IN 3980 – Réglementation Travaux - Aide à l'appropriation de la réglementation travaux.

3.5.4. Mode dégradé inopiné – Avaries à la voie

3.5.4.1. Mesures conservatoires – Avis à Lancer

Lorsque qu'une avarie est décelée par le mainteneur de l'infrastructure ou par un conducteur, celui-ci prend les mesures utiles à l'avarie décelée et avise l'Agent-Circulation.

Dès que l'Agent-Circulation est avisé d'une avarie à la voie ou aux appareils de voie, il prend immédiatement les dispositions utiles afin d'arrêter et de retenir les circulations se dirigeant vers l'avarie et lance le cas échéant les avis utiles aux acteurs concernés (poste encadrant, mainteneur de l'infrastructure de la spécialité concernée….).

3.5.4.2. Procédure d'intervention de la maintenance

Le mainteneur de l'infrastructure doit remettre l'installation en état dans les meilleurs délais. Cette remise en l'état doit, suivant les cas faire l'objet d'une concertation avec le GDIPM afin de remettre si cela est possible l'installation en fonctionnement en minimisant au mieux les impacts sur les circulations ferroviaires.

Le mainteneur de l'infrastructure doit en assurer une traçabilité des différents dysfonctionnements constatés, afin de permettre notamment :

- la détection de faiblesses sur certaines installations,
- d'adapter son plan de maintenance en conséquence,
- d'envisager la modification ou la modernisation de ces installations.

3.5.4.3. Procédure de retour au mode nominal

Si la réparation n'est pas définitive le mainteneur de l'infrastructure peut le cas échéant prescrire à l'Agent-Circulation de maintenir les mesures de sécurité initiales ou indiquer les nouvelles mesures à prendre jusqu'au retour à la situation nominale.

3.5.5. Essais/ mises en service et en exploitation

Voir 3.15

3.6. ALIMENTATION EN ENERGIE ELECTRIQUE DE TRACTION

Les règles particulières concernant l'alimentation en énergie électrique de traction font l'objet du titre R6 « Alimentation en énergie électrique de traction » du RSP.

3.6.1. Installations de traction électrique

RFF met l'énergie de traction électrique à la disposition du GPMM aux points de fourniture situés au niveau des sous-stations de Malebarge et de Galéjon sous forme de tension continue de 1500V. Les points de fourniture sont mentionnés sur les schémas figurant en annexe 3 de la convention de raccordement.

Les caractéristiques des installations de traction électrique sont décrites dans le document de référence du réseau.

3.6.2. Fonctionnement normal – Travaux sur les installations – Avaries aux installations - Essais

La convention de raccordement prévoit l'exploitation des caténaires primaires par le Régulateur Sous-Station (RSS), et les caténaires secondaires du RFP par un agent E du GPMM.

Afin de garantir la cohérence de l'exploitation de l'alimentation électrique entre les deux réseaux (RFN et RFP), le RFP du GPMM est géré dans les conditions fixées par l'IN 1709 (« règlement S11 »).aux réserves suivantes près :

- ne s'applique que pour les installations alimentées en 1500v courant continu,
- le chapitre 3.16 du RSE remplace les règlements PS9,
- le chapitre 5.3 du titre R4 « Voie » du RSP remplace le règlement S9,
- par « Equipement » il faut comprendre « service de maintenance »,
- par « mécanicien » il faut comprendre « conducteur ».

3.7. MOYENS DE COMMANDE ET DE CONTRÔLE DES CIRCULATIONS

Le présent chapitre décrit les généralités sur les conditions d'emploi des installations de sécurité du GPMM, ainsi que les mesures à prendre pour l'exécution des travaux concernant les installations de sécurité.

Les règles particulières concernant les moyens de commande et de contrôle des circulations l'objet du titre R7 « Moyens de commande et de contrôle des circulations » du RSP.

3.7.1. Installations de sécurité

Les installations de sécurité comprennent :

- les signaux et leurs dispositifs de répétition,
- les appareils de voie (aiguilles, verrous, taquets) et leurs organes de commande,
- les d'enclenchements et les dispositifs de contrôle,
- les installations de block,
- les Installations des P.N. à signalisation automatique lumineuse (S.A.L),
- les circuits de voie, compteurs d'essieux, pédales,...

3.7.2. Mode nominal – Fonctionnement normal

3.7.2.1. Agents habilités

Seuls les agents habilités suivants sont autorisés à manœuvrer les installations de sécurité :

- les Agents Circulation,
- les mainteneurs de l'infrastructure* peuvent, dans les cas prévus au présent Règlement, et en entente avec les Agents Circulation effectuer certaines manœuvres des installations de sécurité.

La manœuvre des aiguillages incombe normalement aux personnels habilités à la fonction d'Agent-Circulation. Toutefois les installations commandées « à pied d'œuvre » peuvent être manœuvrées par des agents des opérateurs ferroviaires dûment formés et habilités à cette tâche.

** mainteneurs de l'infrastructure = terme générique employé à la suite recouvrant toutes les spécialités (voie, service électrique - SE, service mécanique SM, caténaires, etc)*

3.7.2.2. Services des postes

Pour assurer le service et utiliser les installations dans le respect des règles, les agents disposent de la réglementation utile. Celle-ci fait l'objet d'une collection de poste dont la tenue à jour et la prise de connaissance par les opérateurs sont repris au plan de gestion documentaire. Elle est constituée notamment par les documents suivants :

- consigne spécifique des installations de sécurité du (des) poste (s), appelée « consigne rose », qui décrit les installations du poste, indique s'il y a lieu leurs règles

particulières d'utilisation, et précise les vérifications à effectuer en cas de dérangement.

- règlements utiles à l'exécution du service.
- RSP, dont les différents titres renvoient le cas échéant à l'application des Instructions Locales et règlements utiles évoqués ci-dessus.

Les postes sont en outre dotés de documents de travail (carnets, bulletins, tableaux…) ainsi que de matériels (dispositifs d'attention, cadenas, boulon de calage,…), dont la nature et l'emploi sont précisés par les textes précités.

3.7.2.3. Emploi des installations de sécurité

Les agents habilités doivent manœuvrer les installations de sécurité dans les conditions prévues par le titre R7 « Moyens de commande et de contrôle des circulations » du RSP et la « consigne rose » du poste et ne jamais s'affranchir des enclenchements.

En cas d'anomalie dans le fonctionnement des installations, ils prennent les mesures réglementaires correspondantes, où en cas de circonstances exceptionnelles celles qui lui paraitraient propres à assurer la sécurité, et alertent d'urgence l'agent d'entretien.

Aucun autre agent ne doit manœuvrer une Installation de sécurité sans en avoir reçu spécialement l'ordre des agents habilités, sauf dans le cas de danger et si cette manœuvre devait contribuer à la sécurité (fermeture d'un signal en cas d'urgence par exemple).

3.7.2.4. Signaux

Voir 3.4

3.7.2.5. Appareils de voie (et par assimilation taquets et verrous)

Sauf Indication contraire de la « Consigne rose », les aiguilles situées sur les voies principales n'ont pas de position normale imposée. Les aiguilles / taquets des voies de service intervenant dans la protection des voies principales doivent normalement être disposées pour assurer cette protection. Lorsqu'elles ont été manœuvrées, elles doivent être remises aussitôt que possible en position de protection.

Lorsqu'un Agent-Circulation manœuvre une aiguille, il doit s'assurer, soit par le dispositif de contrôle s'il en existe un, soit directement, que l'aiguille a obéi et qu'elle colle dans sa nouvelle position.

Lorsqu'un ou plusieurs appareils de voie ont été disposés pour un mouvement et à partir du moment où l'Agent-Circulation a autorisé ce mouvement, il doit attendre le dégagement de chacun des appareils avant d'en modifier la position. En particulier, il ne doit pas modifier la position d'une aiguille pendant son franchissement.

Le titre R7 «Moyens de commande et de contrôle des circulations » du RSP et les consignes roses complètent ces dispositions générales en décrivant les règles d'emploi des appareils de voie, ainsi que les mesures à prendre en cas de dysfonctionnement.

3.7.2.6. Dispositifs de contrôle

Certaines installations: signaux, appareils de voie, enclenchements électriques circuits de voie,.., comportent des dispositifs de contrôle constitués soit par des voyants, qui peuvent être présentés ou effacés, soit par des lampes, allumées ou éteintes.

L'indication contrôlée est celle qui correspond à la présentation du voyant ou à l'allumage de la lampe.

Le titre R7 «Moyens de commande et de contrôle des circulations » du RSP et les consignes roses complètent ces dispositions générales en décrivant les règles liées à l'observation et l'emploi de ces contrôles, ainsi que les mesures à prendre en cas de dysfonctionnement.

3.7.2.7. Enclenchements

D'une manière générale des enclenchements sont réalisés dans les postes ou sur le terrain entre les installations de sécurité afin de se prémunir des principaux risques ferroviaires (nez à nez, rattrapage, prise en écharpe,…).

Ils interdisent la manœuvre d'une installation lorsque certaines conditions ne sont pas réunies. Par exemple, l'ouverture d'un signal de protection en direction d'une voie occupée, ou encore la manœuvre d'une aiguille sous les roues d'une circulation.

Le titre R7 «Moyens de commande et de contrôle des circulations » du RSP décrit le fonctionnement de ces différents enclenchements ainsi que les mesures à prendre en cas de dysfonctionnement, le cas échéant complété par les mesures particulières prescrites à la « consigne rose ».

Il est strictement interdit de s'affranchir des enclenchements.

3.7.3. Mode dégradé prévu et organisé – Travaux sur les équipements / Installation

Le titre R7 «Moyens de commande et de contrôle des circulations » du RSP précise les modalités concernant les Travaux de création, modification ou de suppression des installations de sécurité.

3.7.3.1. Généralités

Le présent chapitre décrit les conditions d'exécution des travaux concernant les installations de sécurité.

Ce domaine recouvre :

- toute intervention concernant une installation de sécurité en vue de sa maintenance (maintenance préventive, relève de dérangement et grand entretien) ;
- toute intervention se rapportant à l'établissement, la modification ou la suppression des installations de sécurité.

3.7.3.2. Organisation des travaux

Les travaux doivent être organisés avec un recensement des tâches, la confection de plannings, la mise au point de documents d'organisation et la mise en place d'un suivi.

Le GDIPM établit les instructions à l'intention du personnel de maintenance en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation lors des opérations de maintenance préventive et corrective ou de travaux de modification de l'infrastructure. Ces documents comprennent toutes les dispositions nécessaires :

- aux mesures à prendre pour retirer temporairement ou définitivement de l'exploitation une installation ou un équipement ;
- aux mesures à prendre en cours d'opération pour assurer la sécurité de l'exploitation sur la zone de travail et aux abords ;
- aux mesures à prendre pour remettre en service une installation ou un équipement ;
- à la coordination de ces différentes mesures.

La mise en œuvre de la maintenance et des travaux doit être faite sous la direction de personnels habilités aux fonctions de sécurité correspondantes, principalement celles de mainteneur de l'infrastructure et de réalisateur. Il en est de même de la remise en exploitation d'une installation ou d'un équipement.

Lorsque les circonstances l'imposent, notamment en cas de travaux ou d'incident, l'organisation normale de l'exploitation peut être modifiée. Dans ce cas, les conditions de transition d'une organisation à une autre font l'objet de procédures établies par le GDIPM. L'ensemble des personnels concernés doit être informé en temps utile de la modification de configuration et des conditions de circulation des trains, des évolutions et des manœuvres.

Les travaux importants (travaux de grand entretien) ainsi que les travaux de maintenance régulière, ou tout autre travail entrainant une répercussion sur la circulation ferroviaire doivent faire l'objet d'une programmation concertée entre les responsables de l'exploitation et le responsable de la maintenance du GDIPM.

3.7.3.3. Analyse des risques et prévention des conséquences pour la sécurité – définition des moyens de substitution à mettre en place ou des mesures palliatives à prendre

Conditions générales d'intervention

L'exécution des travaux sur des installations de sécurité doit être conduite avec toutes les garanties de sécurité et d'efficacité. Cela impose :

- la préparation détaillée des opérations élémentaires de travaux,
- l'organisation rigoureuse des travaux excluant toute improvisation et limitant au strict nécessaire les interventions sur les installations en service ou à leur proximité,
- l'application rigoureuse des directives et des textes réglementaires.

La préparation détaillée des travaux doit faire l'objet d'un examen particulier, par opérations élémentaires.

Dans le cadre de ces travaux, tout agent susceptible d'intervenir doit connaître clairement la nature du travail qu'il doit réaliser, les conditions et l'environnement dans lesquels il doit l'effectuer et se limiter strictement aux opérations prévues.

L'agent chargé d'intervenir sur les installations de sécurité doit s'efforcer de mettre en application des dispositions simples d'autocontrôle qui favorisent un bouclage sécuritaire de sa tâche.

3.7.3.4. Classification des travaux

Suivant leur nature, leur volume, leur répercussion sur le fonctionnement des installations de sécurité, les travaux sont classés en 4 catégories :

1ère catégorie - Travaux simples :

- sans répercussion sur le fonctionnement des installations..
- avec des répercussions, sous réserve que le fonctionnement normal puisse être rétabli dans les délais les plus brefs. Ces travaux doivent être exécutés entre les circulations.

Ces travaux n'entrainent pas de procédure de dérangement par l'Agent-Circulation.

2ème catégorie : Travaux de petit entretien et de relève de dérangement :

Cette catégorie concerne les travaux dont les répercussions ne répondent pas à la définition donnée pour les travaux de 1ère catégorie.

3ème catégorie - Travaux de grand entretien :

Cette catégorie concerne les travaux qui notamment en raison de leur volume, ou du nombre d'agents qui y participent, nécessitent une organisation en vue de coordonner leur exécution et de réduire au minimum la gêne imposée aux circulations.

Ces travaux sont programmés à l'avance par le responsable maintenance du GDIPM. La date et la période de réalisation des travaux sont communiquées suffisamment à l'avance dans les postes afin que l'Agent-Circulation puisse organiser son service et préparer les travaux.

Avant d'entreprendre tout travail concernant les installations de sécurité, les mainteneurs de l'infrastructure doivent obtenir l'accord de l'Agent-Circulation dont dépendent ces installations.

4ème catégorie - Travaux de d'établissement, de modification ou de suppression :

Cette catégorie concerne :

- les travaux d'établissement, de modification ou de suppression des installations de sécurité, c'est-à-dire tous ceux qui entraînent une modification des documents de base définissant les installations existantes ;
- les travaux qui, sans entraîner de modifications aux documents de base (grand entretien, ...) nécessitent des vérifications ou des essais complexes ou nombreux.

Les installations nouvelles ou modifiées ne peuvent être utilisées qu'après leur mise en service et leur mise en exploitation (voir 3.15).

3.7.4. Mode dégradé inopiné – Dysfonctionnement des équipements / Installations

Le titre R7 «Moyens de commande et de contrôle des circulations » du RSP liste les différents types de dérangement pouvant intervenir sur les installations de sécurité, et pour chacune d'entre elles les dispositions de sécurité à appliquer.

3.7.4.1. Mesures conservatoires, avis à lancer

Dès qu'il est avisé d'un dysfonctionnement des installations de sécurité, l'Agent-Circulation doit :

- prendre les dispositions utiles afin de palier aux conséquences du dérangement,
- aviser immédiatement le mainteneur de l'infrastructure de la spécialité concernée et annoter le carnet de dérangement des installations de sécurité du poste.

S'il constatait une anomalie dans le fonctionnement des installations, ou s'il s'apercevait de la possibilité d'une manœuvre irrégulière, il prend les mesures qu'il jugerait susceptible d'éviter les conséquences dangereuses pouvant résulter d'une telle situation.

Dans l'éventualité d'un dérangement contraire à la sécurité, tel que signal présentant un aspect anormal, libération intempestive de zone (déshuntage)…, les mesures de sécurité prévues au chapitre 7.4 du RSP R7 doivent être appliquées jusqu'à l'intervention du responsable de la sécurité (ou dirigeant d'astreinte), même si entre temps l'installation recommençait à fonctionner normalement.

Une enquête spéciale doit être lancée pour rechercher les causes de l'incident.

3.7.4.2. Procédures d'intervention de la maintenance

Le mainteneur de l'infrastructure doit remettre l'installation en état dans les meilleurs délais. Cette remise en l'état doit, suivant les cas faire l'objet d'une concertation avec le GDIPM afin de remettre si cela est possible l'installation en fonctionnement en minimisant au mieux les impacts sur les circulations ferroviaires.

Le mainteneur de l'infrastructure doit assurer une traçabilité des différents dysfonctionnements constatés, afin de permettre notamment :

- la détection de faiblesses sur certaines installations,
- d'adapter son plan de maintenance en conséquence,
- d'envisager la modification ou la modernisation de ces installations.

3.7.4.3. Procédure de retour au mode nominal

Lorsque l'intervention est terminée, l'agent de maintenance infrastructure annote le carnet de dérangement.

Si la remise en état n'est que partielle, le mainteneur de l'infrastructure peut le cas échéant prescrire sur ce même carnet à l'Agent-Circulation de maintenir les mesures de sécurité initiales ou indiquer les nouvelles mesures à prendre jusqu'au rétablissement complet du fonctionnement de l'installation.

3.7.5. Essais / mises en service et en exploitation

Voir 3.15

3.8. DISPOSITIFS DE CONTRÔLE DE LA CONDUITE DES TRAINS

Les règles particulières concernant les dispositifs de contrôle de la conduite des trains font l'objet du titre R8 « Dispositifs de contrôle de la conduite des trains » du RSP.

3.8.1. Dispositifs de contrôle de conduite

3.8.1.1. Domaine d'application

Les systèmes considérés contribuent à maîtriser les risques suivants :

- défaillance du conducteur,
- non respect de la signalisation ferroviaire,
- nez à nez,
- rattrapage,
- engagement d'un point protégé.

Ces systèmes sont destinés à déclencher les opérations d'arrêt automatique en cas d'action inappropriée du conducteur vis-à-vis de la sécurité des circulations.

3.8.1.2. Principes

En principe, les lignes peuvent être équipées de tout ou partie de ces systèmes en fonction de leurs caractéristiques (nombre de voies, profil, type de trafic, vitesse…).

Pour chaque système, le GDIPM fixe les directives d'équipement « sol » et « bord », les mesures à mettre en œuvre pour le maintien de leur disponibilité et les conditions d'utilisation.

Deux systèmes participent au contrôle de la conduite des trains, des évolutions et des manœuvres au sein du RFP :

- la Veille Automatique de Maintien d'Appui,
- le Répétition du Signal Optique.

3.8.2 Veille Automatique de Contrôle de Maintien d'Appui

3.8.2.1 Principe

Le dispositif de veille automatique contribue à la maîtrise des risques inhérents à la défaillance physique d'un conducteur en alertant celui-ci et le cas échéant en déclenchant les opérations d'arrêt de la circulation.

Ce système impose au conducteur d'effectuer périodiquement une action afin de le réarmer.

3.8.2.2. Fonctionnement

Le système déclenche une alerte sonore quand le conducteur ne l'a pas réarmé dans le temps imparti.

Si le conducteur n'a pas réagi après cette alerte, le système déclenche une prise en charge.

Cette dernière se traduit par les opérations d'arrêt de la circulation.

3.8.2.3 Mode dégradé

Une anomalie de la veille automatique provoque l'arrêt de la circulation (impossibilité de réarmer le dispositif, déclenchement intempestif, ...).

Quelle que soit la nature du dérangement, le conducteur doit provoquer l'arrêt de la circulation si le dérangement ne l'a pas fait, puis appliquer le guide de dépannage. Si l'anomalie conduit à l'isolement du dispositif, le conducteur doit se mettre en relation avec le GDIPM afin de déterminer ses conditions de reprise de marche.

3.8.3 La répétition des signaux

3.8.3.1 Principe

Le dispositif de répétition des signaux par crocodile (RS) contribue à la gestion des risques inhérents au non respect de la signalisation ferroviaire par un conducteur en lui confirmant la position du signal qu'il a reconnue avant son franchissement.

Ce système impose au conducteur d'acquitter les signaux répétés rencontrés fermés.

3.8.3.2 Signaux répétés

Les signaux répétés sont les signaux suivants :

- avertissement ;
- ralentissement 30 ;
- TIV à distance de chantier ;
- sémaphore ;
- carré.

3.8.3.3 Fonctionnement au franchissement des signaux

Lors du franchissement d'un signal fermé répété, le dispositif de répétition déclenche l'indication "signal fermé".

3.8.3.4 Dérangement

Plusieurs types d'anomalies peuvent survenir :

- absence de répétition sur un signal vu fermé,
- répétition sur un signal ouvert,

- répétition en dehors de tout signal.

Ces anomalies peuvent provenir soit du bord, soit du sol.

Lorsque le dérangement provient du bord, le conducteur applique ses prescriptions et le guide dépannage de son engin moteur.

Lorsque le dérangement provient du sol, le mainteneur de l'infrastructure du GDIPM prend alors les mesures techniques pour résoudre au plus vite le disfonctionnement. S'il ne se rend pas directement au poste, le mainteneur de l'infrastructure prévient de son arrivée, et s'entend au préalable avec l'Agent-Circulation pour déterminer les conditions de son intervention. A cet effet il peut notamment demander à l'Agent-Circulation des mesures plus restrictives pour assurer la relève du dérangement et le cas échéant la protection de son intervention. Il peut également lui prescrire des mesures moins restrictives.

3.9. GESTION DES COMMUNICATIONS

Les règles particulières concernant la gestion des communications font l'objet du titre R9 « Gestion des communications » du RSP.

3.9.1. Dispositifs et moyens de communication – Règles d'emploi

Les communications relatives à la sécurité sont normalement échangées au moyen de liaisons spécifiques sauf lorsque les opérateurs sont en contact direct.

3.9.2. Généralités et types de communication

Les agents échangeant des communications verbales ou écrites concernant la sécurité doivent avoir une maîtrise suffisante de la langue française permettant :

- d'émettre et de comprendre les messages échangés ;
- de transmettre des informations sur les caractéristiques et l'état du train, de l'évolution ou de la manœuvre, sur l'état des infrastructures, sur l'environnement, le fret ou les tiers, particulièrement en cas d'urgence ou de situation dégradée.

Les communications écrites sont échangées directement.

La nature des communications concernant la sécurité, la forme et le contenu des messages, ainsi que les conditions de leur traçabilité sont définis dans le titre R9 « Gestion des communications » du RSP.

Les communications concernant la sécurité sont qualifiées de :

- verbales lorsqu'elles sont émises ou échangées de vive voix ou au moyen d'un outil de communication vocale,
- écrites lorsqu'elles sont échangées au moyen d'un support délivré au destinataire ou préalablement rempli et dont le texte est ensuite transmis par téléphone ou par radio ou par l'intermédiaire d'un moyen de télétransmission.

Le collationnement des communications de sécurité échangées verbalement par un moyen de télécommunication doit être réalisé systématiquement afin de s'assurer de la bonne compréhension des messages transmis.

Toutes les fois que les termes et la forme d'une communication concernant la sécurité sont fixés par le titre R9 « Gestion des communications » du RSP ou une Instruction Locale d'Exploitation, ces termes et cette forme doivent être seuls employés pour toute transmission de cette communication.

Dans certains cas prévus par le titre R9 « Gestion des communications » du RSP, les communications concernant la sécurité constituent des dépêches et sont émises et transmises par les agents responsables de l'opération à effectuer.

Toute dépêche doit être intégralement écrite par l'agent qui la transmet et par celui qui la reçoit sur le carnet d'enregistrement des dépêches avec les autres dépêches dans la même série de numérotation continue. Elle doit être inscrite au fur et à mesure qu'elle est énoncée. Le titre R9 « Gestion des communications » du RSP peut prévoir que pour certaines opérations, il soit fait usage d'imprimés contenant déjà une partie du texte des dépêches à échanger, le texte des dépêches devant néanmoins toujours être énoncé en entier.

Une dépêche ne peut être annulée que par une autre dépêche.

Les dépêches sont normalement transmises par téléphone.

3.9.3. Mode nominal – Fonctionnement normal

Le titre R9 « Gestion des communications » du RSP décrit le cas échéant les modalités d'utilisation des différents moyens de communication :

- Procédure de mise en service – Vérification du fonctionnement,
- Procédure d'utilisation,
- Règles de maintenance ordinaire,
- Procédure de mise hors service.

3.9.4. Mode dégradé prévu et organisé – Travaux sur les équipements / Installations

Modalités de réalisation des travaux

Le mainteneur de l'infrastructure doit obtenir l'accord du GDIPM pour intervenir sur l'installation dans les conditions prévues au titre R9 « Gestion des communications » du RSP.

Il s'agit notamment de minimiser au minimum les conséquences des travaux et de faire en sorte que l'ensemble des acteurs concernés par l'indisponibilité de cette installation soient avisés et utilisent les moyens de substitution prévus.

Généralités et organisation des travaux

Lorsqu'il est nécessaire d'intervenir sur une installation de télécommunication, les Responsables maintenance et exploitation du GDIPM se concertent afin de déterminer :

- la période la plus propice à l'exécution de ses travaux, lesquels doivent prioritairement être effectués dans des périodes sans activité, ou à défaut de moindre activité,

- les moyens de substitution utilisables dans le cas ou cette intervention est réalisée pendant l'exploitation, et/ou nécessite une indisponibilité prolongée de l'installation de communication,
- les modalités pour aviser les acteurs opérationnels de l'indisponibilité de l'installation ainsi que les moyens de substitution à utiliser,

Suivant l'importance des travaux et de leurs conséquences, cette organisation peut faire l'objet d'une note écrite reprenant l'ensemble des dispositions, communiquée aux acteurs concernés (opérateurs ferroviaires, GDIPM …)

3.9.5. Mode dégradé inopiné – Dysfonctionnement des équipements / Installations

Mesures conservatoires

En cas de dysfonctionnement d'une installation de communication, le titre R9 « Gestion des communications » du RSP prévoit la prise immédiate de mesures conservatoires, dont la principale consiste à assurer la sécurité lorsqu'une opération est en cours (arrêt d'une circulation par exemple).

Le titre R9 « Gestion des communications » du RSP décrit l'ensemble des avis utiles à lancer afin d'informer l'ensemble des agents concernés par le dysfonctionnement de cette installation ainsi que les modalités d'appel au service de la maintenance afin d'obtenir au plus vite le rétablissement de la situation nominale.

Si un moyen de substitution équivalent est employé et n'interfère pas sur la sécurité ni la production, cette remise en service peut toutefois être différée.

Délais d'intervention

Des délais d'intervention sont contractualisés avec le sous-traitant (voir § 7.3).

3.9.6. Essais / mises en service et en exploitation

Voir 3.15

3.10. GESTION DES EVENEMENTS « IMPORTANTS »

Le titre R10 « Gestion des événements importants » du RSP décrit l'organisation mise en place pour gérer les évènements importants.

Le port dispose d'un « Dossier Général de Sécurité Portuaire » (DGSP) qui traite des mesures à prendre et des avis à lancer en cas d'incident ou d'accident dans les emprises du Port. Les voies ferrées portuaires font partie intégrante de ce dispositif, la partie concernée est extraite du dossier et à disposition des Agents-Circulation.

3.10.1. Principes

Lorsqu'un incident survient dans les emprises du RFP, il est indispensable, en complément des avis et le cas échéant de l'intervention des secours :

- de gérer la perturbation de la circulation tant que la situation nominale n'est pas rétablie,
- de mettre en œuvre, le cas échéant, les moyens permettant le rétablissement de cette situation nominale (dégagement des voies, réparations, relève de dérangements, etc).

Ces deux actions pouvant fortement interagir, il est nécessaire que les stratégies correspondantes soient arrêtées conjointement puis, au besoin, évoluent conjointement.

Tout incident ayant des conséquences sur la circulation des trains nécessite qu'un et un seul acteur du système de production de la circulation, décide à la fois de la stratégie de gestion de la perturbation de la circulation et de celle de retour à la situation nominale.

Cette mission de pilotage de l'incident est confiée à un agent du GDIPM désigné « pilote d'incident ».

3.10.2. Catégories d'évènements

Les différents événements engendrant une situation perturbée, classés par ordre de gravité, sont :

L'accident : évènement redouté, soudain, involontaire et imprévu dont les conséquences sont la mort, l'invalidité ou les blessures graves aux personnes, l'atteinte grave à l'environnement ou la destruction partielle ou totale du système (déraillement, accident de personne…),

L'incident : évènement imprévu lors du fonctionnement d'un système ou le déroulement d'une activité dont les conséquences sont un dysfonctionnement du système, une perturbation de l'activité, l'occurrence de dégâts matériels légers ou qui aurait pu conduire à un accident dans des circonstances différentes. (franchissement intempestif de signal, talonnage d'une aiguille, engagement d'une circulation sur une voie protégée sans conséquence…),

Le quasi incident : il s'agit d'un évènement qui présente un ou plusieurs facteurs de risque, ayant pu causer une blessure, ou entraîner des dommages à l'infrastructure ou au matériel. Ce dommage a été évité mais en d'autres circonstances, avec d'autres acteurs ou en l'absence de fonctionnement d'une boucle de rattrapage, l'accident aurait pu se produire (faible dépassement de vitesse, chargement déplacé détecté, bi voie sans déraillement…),

L'anomalie : Il s'agit d'un évènement correspondant à la défaillance d'un élément du système de sécurité qui s'il n'est pas pris en compte et corrigé pourrait avoir des conséquences sur la sécurité (défaillance VA sur un engin moteur, défaillance du contrôle de certaines installations sécurité...),

L'aléa : Il s'agit d'un évènement n'altérant pas directement la sécurité mais qui dégrade la qualité de la production (retards, défaut de ressources, …)

En cas d'accident ou d'incident, pour permettre une décision plus rapide dans l'alerte des autorités tant internes qu'externes, les événements sont classés en trois types selon leur degré de gravité :

Événement de type 1 : Événement de sécurité susceptible d'être géré par le GDIPM, avec ou sans le concours de moyens externes, ne nécessitant ni l'information du préfet ni l'activation du plan de secours annexé au DGSP ;

Événement de type 2 : Événement de sécurité susceptible d'être géré par le GDIPM, avec ou sans le concours de moyens externes, nécessitant l'**information du préfet** et pouvant donner lieu à l'activation du plan de secours annexé au **DGSP** ;

Événement de type 3 : Événement de sécurité nécessitant l'**information immédiate du préfet** en vue d'un éventuel déclenchement d'un **plan d'urgence**, l'alerte des services publics de secours et l'activation du plan de secours annexé au **DGSP**.

Ce classement est similaire à celui de l'annexe 2 « Plan d'Intervention et de Sécurité » de l'arrêté du 26 août 2003 relatif aux modalités d'exploitation du réseau ferré national.

3.10.3. Mesures à prendre

3.10.3.1. Mesures immédiates

Des mesures doivent être prévues par les exploitants :

- en cas d'événement entravant ou susceptible d'entraver la circulation des trains, notamment obstacle ou situation de danger ;
- lorsque la sécurité des tiers ou du personnel est engagée ;
- lorsque la protection de l'environnement peut être compromise ;

afin d'alerter et de retenir les trains directement concernés avant que ceux-ci n'atteignent la zone de danger.

Les exigences de planification et la réaction aux événements doivent être proportionnelles à la nature et à la gravité éventuelle de la situation dégradée.

3.10.3.2. Mesures conservatoires

Dès qu'il est avisé d'un accident ou d'un incident, le GDIPM prend immédiatement toute mesure visant à maintenir et garantir sur les lieux de l'événement l'intégrité des personnes, des biens et de l'environnement et éviter que la situation ne s'aggrave ou n'évolue de façon irréversible.

3.10.3.3. Plan d'intervention et de secours

Le plan d'intervention et de secours du GPMM est activé lorsqu'un évènement dépasse les moyens d'intervention du port ou des exploitants et nécessite le recours à des moyens extérieurs :

- moyens d'assistance et de secours (marins pompiers),
- moyens de maintien de l'ordre,
- intervention médicalisées.

3.10.3.4. Enquête immédiate

Chaque quasi-incident, incident et accident fait l'objet d'une enquête immédiate diligentée par le GDIPM et d'un rapport d'analyse.

3.10.3.5. Mesures préventives

Si l'évènement met en lumière un risque ignoré, le GDIPM met en place les mesures préventives adéquates sans attendre les conclusions définitives de l'enquête.

3.10.4. Processus d'échange d'informations entre le GPMM et les exploitants

Le GDIPM, en collaboration avec le responsable de la sécurité des activités ferroviaires du GPMM, la Capitainerie et les opérateurs ferroviaires, doit définir un processus pour échanger immédiatement des informations relatives à d'éventuelles situations qui affectent la sécurité, les performances et/ou la disponibilité du réseau ferroviaire.

3.10.5. Dispositif d'astreinte

Dans le cadre de ses missions, le GDIPM doit être en mesure d'assurer une prestation d'intervention 24h/24h et 7j/7j tout au long de l'année (jours fériés compris) dans des délais les plus réduits possible. Un dispositif d'astreinte est organisé à cet effet.

3.10.6. Relevage

En cas de déraillement sur les voies du RFP, les moyens de relevage nécessaires sont déclenchés :

- par GDIPM, lorsque celui-ci affecte les voies de circulation, de jonction des faisceaux, les voies de service ou de stationnement si les voies obstruées dégradent les conditions normales d'exploitation offertes aux autres opérateurs ferroviaires,
- par l'opérateur ferroviaire concerné, lorsque le déraillement affecte des voies de service et de stationnement sans incidence sur les conditions normales d'exploitation offertes aux autres opérateurs ferroviaires.

Les moyens de relevage à utiliser sont définis par le demandeur, leur choix devant être conditionné par :

- la situation,
- les compétences et matériels que requiert la situation,
- le retour à la situation nominale dans des délais les plus brefs,
- la limitation au strict nécessaire de la gêne occasionnée.

Tout véhicule déraillé, quelque soit l'importance de ce déraillement, doit subir un examen technique par les services compétents (dans les mêmes conditions que celles fixées sur le RFN) avant d'être autorisé à circuler sur le réseau ferré portuaire.

3.11. CONDITIONS DE REPRISE DE L'EXPLOITATION APRES UNE INTERRUPTION IMPORTANTE DU SERVICE

Les modalités de reprise de l'exploitation sont définies dans le titre R11 « Conditions de reprise de l'exploitation après une interruption importante du service » du RSP.

Une interruption supérieure à 72 h est considérée comme importante. Un suivi des itinéraires peut fréquentés est à mettre en place par le GDIPM.

3.11.1. Assurances à obtenir

Avant d'autoriser la reprise du service nominal, le GDIPM doit obtenir toutes les assurances nécessaires vis-à-vis de tous les acteurs responsables des opérations de rétablissement, y compris externes, sur l'état de la voie, le fonctionnement des installations de sécurité et, le cas échéant, des installations de traction électrique.

Les autorisations de reprendre le service sont données par dépêche aux opérateurs circulation.

3.11.2. Mesures à prendre

Le GDIPM peut prescrire certaines restrictions ou interdictions afin de garantir le maintient de la sécurité jusqu'au rétablissement de la situation nominale.

Dans tous les cas de situations dégradées liées au domaine de responsabilité du GDIPM, ce dernier doit donner aux conducteurs des circulations des instructions précises relatives aux mesures à prendre afin d'assurer en toute sécurité un retour à la situation normale.

Ces mesures peuvent également traiter des défaillances d'infrastructure.

Le GDIPM doit établir et tenir à jour les coordonnées du personnel clé du GDIPM et des Opérateurs Ferroviaires qui doivent être contactés en cas de perturbation du service donnant lieu à une exploitation en situation dégradée. Ces informations doivent comprendre les coordonnées détaillées tant pendant qu'en dehors des heures de travail.

L'Opérateur Ferroviaire doit remettre ces informations au GDIPM et l'aviser des éventuelles modifications de ces coordonnées.

Le GDIPM doit informer tous les Opérateurs Ferroviaires des éventuelles modifications de ses coordonnées.

3.12. GESTION DES PASSAGES A NIVEAU (PN)

Les règles particulières concernant la gestion des passages à niveaux font l'objet du titre R12 « Gestion des passages à niveaux » du RSP.

3.12.1. Généralités - classement

Les Passages à Niveau (PN) constituent des points singuliers spécialement équipés pour assurer la sécurité des circulations ferroviaires et routières.

L'arrêté ministériel du 18 mars 1991 classe les passages à niveau en quatre catégories :

- les PN de 1re catégorie : Passages publics pour véhicules, munis de barrières ;
- les PN de 2e catégorie : Passages publics pour véhicules, sans barrières ;
- les PN de 3e catégorie : Passages publics pour piétons ;
- les PN de 4e catégorie : Passages privés pour véhicules ou piétons.

Les passages à niveau du GPMM sont désignés par :

- leur numéro d'ordre ;
- leur type (S.A.L, gardé, non gardé) ;
- leur point kilométrique.

Ces indications doivent figurer sur tous les documents concernant les P.N. (Instruction Locale d'Exploitation, ordres ou avis écrits, etc.…).

La liste des PN, leurs numéros, leurs points kilométriques, leurs vitesses de franchissement, leurs catégories et leurs régimes sont repris dans le document de référence du réseau**.**

Bien que les passages à niveau du GPMM soient exclus du champ d'application de l'arrêté du 18 mars 1991, leur niveau d'équipement s'inspire de celui correspondant à leur classement suivant les critères définis par l'article 2 de cet arrêté.

Le principe de priorité de passage Fer/Route des PN situés à l'intersection d'une VFP et d'une route appartenant à la voirie du GPMM, ouverte ou non à la circulation est donné aux circulations ferroviaires.

3.12.2. Fonctionnement en mode nominal

3.12.2.1 PN non gardés

Les installations sont franchies aux risques et périls des usagers routiers qui respectent, le cas échéant, la signalisation routière.

Les conducteurs des circulations ferroviaires n'ont pas de mesures particulières à prendre pour leur franchissement, sauf à siffler lorsqu'une pancarte S est implantée.

Ces PN sont parfois dénommés « Traversées Routières » dans certains documents.

3.12.2.2 PN automatiques

Sont désignés "P.N. à S.A.L." les passages à niveau équipés d'une signalisation automatique lumineuse et sonore, indiquant aux usagers de la route l'approche des circulations, complétée selon le cas par :

- 2 demi-barrières automatiques, dits SAL 2
- Sans barrières et équipés de feux rouges clignotants, dits SAL 0.

Les PN à SAL 2 se ferment à l'approche d'une circulation et s'ouvrent automatiquement au dégagement de cette même circulation (certains peuvent être commandés par l'agent de manœuvre, par commutateur ou commande radio).

Les P.N. à SAL O sont implantés en lieu et place de PN non gardés lorsque les conditions de visibilité ne sont pas respectés pour les véhicules routiers.

3.12.3. Exploitation en mode dégradé des PN

Le titre R12 « Gestion des passages à niveaux » du RSP reprend les différents cas de dysfonctionnement des PN et les mesures à prendre par tous les agents concernés, ainsi que les avis à lancer en la circonstance.

Il s'agit notamment des principaux cas de dysfonctionnement suivants :

- incident à un train aux abords d'un P.N. à S.A.L.,
- dérangement d'un P.N. à S.A.L.,
- raté d'ouverture d'un P.N. à S.A.L.,
- raté de fermeture d'un P.N. à S.A.L.,
- bris de barrières d'un P.N. à S.A.L.

A la suite du dérangement d'un P.N. à S.A.L., un agent habilité mainteneur de l'infrastructure peut assurer son gardiennage provisoire afin de permettre l'écoulement des circulations ferroviaires et routières dans les meilleures conditions possibles compte tenu de la situation.

3.12.4. Création, suppression, modification de PN

Toute création ou suppression de passage à niveau, tout changement ou mise en place d'équipements pour un passage à niveau existant, fait l'objet d'un dossier établi par le GDIPM comportant tous les renseignements nécessaires pour définir son classement.

Ce classement permet de déterminer l'équipement à mettre en place en s'inspirant des articles 9 à 22 de l'arrêté du 18 mars 1991.

3.12.5. Essais / mises en service et en exploitation

Voir 3.15

3.13. GESTION DES ZONES SENSIBLES

Les règles particulières concernant la gestion des zones sensibles font l'objet du titre R13 « Gestion des zones sensibles » du RSP.

Certaines zones du réseau ferré portuaire s'avèrent être plus sensibles pour ce qui a trait à la sécurité des circulations ou des personnes que d'autres. En effet, du fait de la concomitance d'activité sur un même site ou de la gestion d'une même voie par deux gérants de l'infrastructure (GI), des risques peuvent apparaitre en cas d'absence de règle pour une situation donnée, d'un manque de communication entre les différents intervenants, etc.

Les zones de concomitance d'activité recouvrent :

- les zones de quai,
- les zones de chargement et de déchargement,
- les zones de réception/expédition,
- les zones d'évolution en terre plein et en chaussée.

Sur ces zones, de nombreux risquent existent : heurt entre une circulation ferroviaire et un véhicule portant des conteneurs ou un véhicule routier, mauvaise arrimage des conteneurs sur les wagons, heurt de deux circulations ferroviaires suite à une réception sur une voie occupée, dérive d'un véhicule ferroviaire, etc. Ceux-ci sont couverts par les règles définies dans le titre R13 « Gestion des zones sensibles » du RSP, ainsi que dans des Instructions Locales.

Les zones en interface avec le RFN présentent aussi de nombreux risques qu'une bonne définition des règles applicables entre GI doit couvrir. Ces risques sont principalement le nez à nez sur les voies uniques d'interface, l'électrisation d'une personne sur les voies d'interface, le heurt d'un agent de maintenance par une circulation ferroviaire, l'expédition sur le RFN d'une circulation non-conforme, etc.

Les GI se doivent avoir des règles strictes et clairement applicables sur leurs frontières communes.

La convention de raccordement définit les limites d'intervention de chaque GI, les règles et les documents applicables sur les voies d'interface, leur processus de mise à jour. Ces règles peuvent être complétées par des Instructions locales.

3.14. MOYENS D'INFORMATION DES UTILISATEURS ET DES TIERS EN MATIERE DE SECURITE

Les règles particulières concernant les moyens d'information des utilisateurs et des tiers en matière de sécurité font l'objet du titre R14 « Moyens d'information des utilisateurs et des tiers en matière de sécurité » du RSP.

Les moyens d'information en matière de sécurité mis en place par le GPMM à destination des utilisateurs et des tiers ainsi que les mesures prises pour palier, le cas échéant, à leur dysfonctionnement s'appuie sur une répartition des secteurs géographiques du port séparant les parties accessibles et inaccessibles aux différents utilisateurs et aux tiers.

L'identification et le contrôle des secteurs considérés sont nécessaires afin de définir avec cohérence les différents types d'autorisation d'accès.

L'accès au site et aux bâtiments qui le constituent font l'objet d'une signalétique et d'une enseigne d'identification. L'accès aux bâtiments est contrôlé par badge.

3.15. INSTALLATIONS NOUVELLES OU MODIFIEES - ESSAIS / MISES EN SERVICE ET EN EXPLOITATION

Le titre R15 du RSP « Essais, mises en service et mises en exploitation » précise comment doivent être organisés et réalisés les essais de mise en service, préalable à la mise en exploitation.

3.15.1. Principes

Pour toute installation nouvelle ou modifiée il y a lieu de procéder à des essais avant la mise en service.

Cela concerne tout les éléments constitutifs des infrastructures ferroviaires du RFP :

- Signalisation,
- Moyens de commande et de contrôle,
- Installations de traction électrique,
- Passages à niveau et traversées routières,
- Installation de communication.

3.15.2. Essais

Les essais constituent l'application d'un ensemble de procédures formalisées permettant de s'assurer, de façon exhaustive, que la réalisation d'une installation correspond parfaitement aux documents de base (principes et plans techniques) qui la définissent.

Les essais doivent donner l'assurance que toutes les conditions de sécurité imposées par les documents de base rempliront leur rôle de sécurité.

Les essais doivent être pratiqués, avec ordre et rigueur, sur les installations mises en fonctionnement, sous couvert, le cas échéant, de dispositions réglementaires, et après avoir obtenu l'assurance de l'achèvement des opérations de Vérifications Techniques correspondantes par écrit selon les modalités précisées par la maîtrise d'œuvre.

Les essais devront comporter :

- des essais de fonctionnement qui consistent à s'assurer, après la réalisation d'une installation, de son aptitude à remplir la fonction de sécurité pour laquelle il a été prévu.
- des essais fonctionnels qui consistent à vérifier la conformité de réalisation d'une installation avec les documents de base qui la régissent (principes, plans techniques).

3.15.3. Organisation préparation et exécution des essais

Les essais devront faire l'objet d'une planification et d'une organisation écrite.

Si les essais sont réalisés dans le poste en exploitation, une Instruction Locale Opérationnelle Travaux doit être établie.

3.15.4. Compétence des agents chargés des essais

La qualité de l'exécution des essais, garante du bon fonctionnement des installations de sécurité, nécessite un haut niveau de compétence des agents d'essais.

Les agents chargés des essais doivent être titulaire de l'habilitation « mainteneur de l'infrastructure » conformément au décret du 30 juillet 2003. Ils sont choisis, en fonction de l'importance et de la complexité des installations à essayer, en considérant leur degré d'expérience et leur niveau de connaissance de ces installations. L'entreprise sera à même de fournir une preuve de ces compétences.

3.15.5. Contrôle et suivi des essais – mise en service et mise en exploitation

La maîtrise d'œuvre travaux assure le suivi de l'ensemble des opérations d'essais.

La mise en servie n'est prononcée qu'à l'issue des essais de validation des installations.

La mise en service a pour but de permettre la mise en exploitation d'une situation nouvelle résultant de travaux effectués sur les installations de sécurité.

Elle peut avoir pour effet de mettre à la disposition des agents utilisateurs des installations nouvelles ou modifiées ou d'interdire à titre provisoire ou définitif l'usage de certaines installations.

La mise en service peut être prononcée lorsque les conditions suivantes sont satisfaites :

- L'entreprise chargée des travaux a exécuté les travaux correspondants prévus par programme et l'agent de la maintenance chargé de prononcer la mise en service détient le procès verbal des vérifications et essais,
- L'entreprise chargée des travaux a pris les mesures prévues afin de porter à la connaissance du GDIPM, les installations nouvelles ou modifiées à mettre en service.

La mise en exploitation est prononcée lorsque les agents appelés à utiliser les installations nouvelles ou modifiées :

- ont les connaissances voulues,
- sont en possession des documents et du matériel utiles. En particulier, mise en place l'instruction locale d'exploitation des installations de sécurité tenant compte de la nouvelle situation.

3.16. SECURITE DES PERSONNELS

3.16.1. Réglementation applicable

Les dispositions légales et réglementaires relatives à l'hygiène et à la sécurité s'appliquent, et notamment les principes généraux de prévention.

Les textes suivants relatifs à la sécurité du personnel vis-à-vis des risques ferroviaires cités dans l'annexe de l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation applicable sur le réseau ferré national s'appliquent :

RH 0028	Sécurité du personnel : protection des agents pendant leur intervention sur matériel roulant.
RH 0075	Sécurité du personnel : prescriptions à observer par les agents travaillant sur les lignes de traction électrique à courant continu 1 500 V.
RH 0157	RSPRF : généralités, définitions, déplacements ou stationnement dans l'enceinte du chemin de fer.
RH 0158	RSPRF : mesures de sécurité à prendre lors des travaux sur les voies ou à proximité.
RH 0159	RSPRF : règles de sécurité à appliquer par les agents chargés du nettoyage et du graissage des appareils (aiguilles...).
RH 0160	RSPRF : règles de sécurité à appliquer par les mécaniciens appelés à intervenir sur certaines installations de sécurité.
RH 0320	Sécurité du personnel : dispositions à observer pour assurer la sécurité du personnel effectuant des manœuvres ou participant à l'accompagnement des trains de travaux.
RH 0340	Sécurité du personnel : prévention des risques dus à l'électricité. Dispositions à observer pour prévenir les risques et assurer la sécurité du personnel stationnant, se déplaçant ou travaillant dans l'environnement des installations électriques ferroviaires.

Les mesures de prévention des risques ferroviaires visent à assurer le même niveau de sécurité que les dispositions relatives à l'hygiène et à la sécurité en prenant en compte les particularités des systèmes ferroviaires, de leurs installations et de leurs matériels.

Les risques ferroviaires comprennent :

- les risques liés aux circulations ferroviaires ;
- les risques liés aux installations électriques ferroviaires,
- les risques liés à la nature des marchandises transportées.

En application du décret 92-158 du 20/02/1992 relatif aux prescriptions particulières d'hygiène et de sécurité applicables aux travaux effectués dans un établissement par une entreprise extérieure, un plan de prévention est établi à l'attention des entreprises réalisant des travaux de maintenance sur le RFP. Lors de la rédaction de ce plan, la partie sécurité du chantier vis à vis des risques ferroviaires et électrique est abordée. Ce plan traite de la concomitance d'activités à l'intérieur des zones de travaux, que les travaux aient lieu sur un secteur de voies ferrées ou aux abords de voies. Il permet de définir la procédure ainsi que les moyens à mettre en œuvre pour gérer cette concomitance d'activité lors de la phase des travaux.

Chacun des travaux fait l'objet d'un plan de prévention. Ce plan est rédigé par le GDIPM et le titulaire des travaux. Le plan de prévention peut être annuel dans le cas de travaux répétitifs.

En application de l'article R. 4121-1 du Code du Travail, un Document Unique est mis en place par chacune des entreprises intervenant sur le RFP. Ce document retranscrit les résultats de l'évaluation des risques comportant "un inventaire des risques identifiés dans chaque poste de travail de l'entreprise et précise les conditions de mise à jour et de mise à disposition de ce document. L'objectif de ce document est la mise en place de mesures de prévention visant à réduire au maximum les risques professionnels auxquels le salarié peut être confronté.

3.16.2. Prévention des risques lies aux circulations ferroviaires

3.16.2.1 – Zone dangereuse

Le risque lié aux circulations ferroviaires est pris en compte par la définition d'une zone de danger identifiée à proximité des voies ouvertes à la circulation des trains, des évolutions et des manœuvres.

Cette zone, appelée « zone dangereuse », est la zone dans laquelle une personne, l'outillage ou le matériel qu'elle manipule peuvent être heurtés par un mobile guidé sur rail ou mis en danger par l'effet de souffle provoqué par son passage.

Elle est définie en fonction de la nature et de la vitesse des circulations ferroviaires de façon unique sur toutes les VFP du GPMM. Sa limite n'est pas matérialisée.

Le risque lié aux opérations ferroviaires doit être évité :

- soit par l'arrêt et la rétention ou la suppression des circulations ferroviaires (élimination du risque ferroviaire) ;

- soit par la séparation physique de la zone de travail et de la zone dangereuse (confinement du risque ferroviaire).

Lorsque le risque ferroviaire ne peut être évité, la sécurité est assurée, au terme de l'évaluation des risques, par la réduction de ce risque.

Cette réduction est assurée par les mesures suivantes :

- la mise en œuvre de mesures de protection collective (notamment pistes) ;
- la mise en place d'un processus de surveillance, de détection et d'avertissement de l'approche des circulations ferroviaires permettant le dégagement de la zone dangereuse, en conformité avec l'analyse des risques, éventuellement, en complément ou en remplacement, par :
- la réduction de la vitesse des circulations ;
- l'obligation de marcher avec prudence imposée au conducteur d'une circulation.

Cette réduction du risque doit tendre vers le meilleur niveau de sécurité compte tenu de l'évolution des techniques.

Les personnels doivent circuler en respectant les conditions fixées par le GDIPM. Les particularités locales sont portées à leur connaissance par chaque exploitant.

Le cas échéant, les conditions d'affichage des particularités locales sont définies par le GDIPM.

Lorsque le risque ferroviaire est avéré, les personnels doivent porter, pendant leur déplacement ou leur travail, un équipement de protection individuelle de signalisation visuelle adapté au risque ferroviaire.

Les conditions générales dans lesquelles la sécurité du personnel vis-à-vis du risque ferroviaire est assurée lors des interventions sur les voies en exploitation sont définies par le GDIPM. Ces conditions générales respectent les principes suivants :

- aucun travail ne doit être entrepris dans la zone dangereuse avant qu'une analyse des risques n'ait été préalablement effectuée et que le dispositif de protection en résultant n'ait été effectivement mis en place ;
- chaque fois que cela est possible, le dispositif de protection de la ou des voies en travaux s'appuie sur le système de gestion d'exploitation en place sur la partie d'infrastructure concernée afin de garantir suivant le cas :
  - l'absence de circulations autres que celles desservant le chantier ;
  - l'interdiction d'un sens de circulation ;
  - la réduction de la vitesse des circulations ferroviaires ;
- la mise en œuvre des mesures de protection du personnel sur le chantier incombe à des personnels habilités aux fonctions d'agent sécurité du personnel ;
- l'ensemble du personnel participant au dispositif de protection (annonceurs et sentinelles) doit être habilité aux fonctions de sécurité correspondantes et doit être informé des particularités du chantier.

3.16.2.2 – Interventions sur le matériel roulant

Les interventions sur les matériels roulants pendant leur exploitation ou leur stationnement sur les voies du réseau ferré doivent être réalisées conformément au présent document et aux dispositions particulières prescrites par le GDIPM. Les instructions à l'usage du personnel concerné sont établies par le GDIPM, les opérateurs ferroviaires.

3.16.2.3 – Opérations effectuées par les conducteurs sur les installations de sécurité

Lorsqu'un Agent-Circulation prescrit à un conducteur d'effectuer certaines opérations sur le terrain, il doit assurer au préalable la sécurité de cet agent par la fermeture de la ou des parties de voies sur lesquelles le conducteur peut avoir à se déplacer et à intervenir ainsi que, le cas échéant, de celles qu'il est susceptible d'engager au cours de son déplacement. A cet effet le trajet à suivre par le conducteur doit faire l'objet d'une entente avec Agent-Circulation et le mécanicien ne peut commencer les opérations demandées que lorsqu'Agent-Circulation l'a averti que sa sécurité est assurée.

3.16.2.4 – Attelages et manœuvres

Les attelages et les manœuvres des véhicules ferroviaires doivent s'effectuer selon les dispositions à observer pour assurer la sécurité des personnels y participant, notamment :

- les manœuvres sont dirigées par un chef de la manœuvre dont les missions sont en particulier de surveiller la position des agents pendant leur intervention sur les véhicules et d'alerter ou de faire provoquer l'arrêt des véhicules s'il décèle la présence de toute personne ou de tout obstacle imprévu sur la voie ou à ses abords immédiats ;
- le personnel ne doit pénétrer entre deux véhicules pour y effectuer des opérations sur les organes d'accouplement et de liaison que si ces véhicules sont arrêtés et stabilisés et que leurs tampons sont en contact. En particulier, la pénétration entre deux véhicules est interdite pendant la mise en contact des tampons et leur compression ;
- la montée ou la descente des véhicules doit s'effectuer à l'arrêt.

3.16.2.5 – Dispositions particulières

Les dispositions particulières et les particularités locales sont portées à la connaissance des personnels concernés par le GDIPM, les opérateurs ferroviaires.

Les prescriptions particulières concernant certains types de matériels sont portées à la connaissance des personnels concernés par des instructions.

3.16.3. Prévention des risques électriques ferroviaires

3.16.3.1 - Installations de traction électrique

Les lignes de traction électrique constituent des installations électriques spécifiques nécessitant des mesures de sécurité particulières.

La conduite du réseau de traction électrique portuaire est confiée à du personnel habilité aux fonctions d'agent de sécurité électrique. Des documents du GDIPM, communiqués à l'ensemble des exploitants, précisent l'organisation territoriale correspondante.

La sécurité des personnels vis-à-vis des risques présentés par ces installations est organisée conformément aux dispositions réglementaires en vigueur sur le RFN et tient compte des spécificités de l'environnement ferroviaire. Les règles correspondantes sont celles définies au § 3.16.1.

Le personnel chargé de la conduite du réseau de traction électrique doit pouvoir être joint, à tout moment, par un moyen de communication permettant d'entrer directement en contact avec lui afin d'obtenir la suppression de la tension d'alimentation.

Les moyens mis à disposition des exploitants pour entrer en contact avec le personnel chargé de la conduite des réseaux de traction électrique doivent être accessibles, identifiables et repérés.

Les appareils d'interruption du courant de traction ne doivent être manœuvrés que par des personnels habilités dans le cadre de leurs fonctions et formés à leur manœuvre suivant les conditions et les règles techniques précisées par le GDIPM.

Les opérations sur ou à proximité de ces installations de traction électrique doivent être réalisées selon les conditions et les règles techniques indiquées par le GDIPM suivant notamment le type des installations et leurs spécificités. Elles doivent être effectuées avec l'accord du GDIPM.

Les personnels appelés à travailler sur les installations de traction électrique ou au voisinage de celles-ci doivent être titulaires d'une attestation d'aptitude électrique correspondant aux installations concernées.

3.16.3.2 - Installations de signalisation ferroviaire

Les particularités des installations électriques de signalisation ferroviaire, liées à la nécessité de continuité de l'exploitation, impliquent la mise en œuvre de techniques spécifiques tant vis-à-vis de la sécurité d'exploitation du réseau ferré que de la sécurité des personnels appelés à intervenir sur ces installations.

Les opérations sur ces installations doivent être réalisées selon les conditions et les règles techniques indiquées par le GDIPM suivant notamment le type des installations et leurs spécificités.

Les personnels appelés à travailler sur ces installations doivent être titulaires d'une attestation d'aptitude électrique pour l'exécution de ces travaux.

3.16.3.3 - Équipements électriques des matériels roulants

Les équipements électriques des matériels roulants constituent des installations électriques spécifiques nécessitant des mesures de sécurité particulières.

L'exécution d'opérations sur ces équipements doit s'effectuer conformément aux conditions et aux règles techniques fixées, suivant les types de matériels, par les exploitants concernés.

Les personnels appelés à travailler sur ces équipements doivent être titulaires d'une attestation d'aptitude électrique pour l'exécution de ces travaux.

La connexion et la déconnexion des liaisons électriques entre :

- les installations fixes d'alimentation en énergie et les véhicules ;
- les véhicules entre eux,

constituent des manœuvres d'exploitation (au sens électrique du terme).

Celles-ci ne sont possibles que si ces liaisons sont privées de tension d'alimentation ou spécialement prévues pour être connectées ou déconnectées sans risque.

3.16.4. Prévention des risques lies a la nature des marchandises transportées

Conformément au chapitre 1.3 du RID (transport par chemin de fer), le personnel des opérateurs ferroviaires et du GDIPM doit recevoir une formation traitant des risques et dangers présentés par les marchandises dangereuses, qui doit être adaptée à la gravité du risque de blessure ou d'exposition résultant d'un incident au cours du transport de marchandises dangereuses, y compris au cours du chargement et du déchargement.

La formation dispensée a pour but de sensibiliser le personnel aux procédures à suivre pour la manutention dans des conditions de sécurité et les interventions d'urgence. Un cahier des charges de la formation ainsi que la réponse pédagogique est établi pour répondre aux prescriptions du RID.

3.17. SECURITE DES TIERS ET DE L'ENVIRONNEMENT

3.17.1. La sécurité des cheminements

La sécurité des tiers doit être assurée lors de leur cheminement vis-à-vis des risques de heurt par une circulation, notamment lors de leur stationnement le long des voies.

Une information doit être donnée aux tiers sur les conditions, y compris les interdictions, de cheminement, de traversée des voies et de stationnement le long des voies.

Les mesures nécessaires au respect de ces prescriptions, ainsi que les missions du GDIPM, des opérateurs ferroviaires, sont décrites par le GDIPM dans des procédures particulières.

3.17.2. Présence de personnes dans les emprises ferroviaires interdites au public

Les dispositifs interdisant l'accès des tiers aux emprises ferroviaires, ainsi que ceux protégeant contre les actes malveillants les installations nécessaires à l'exploitation, doivent être efficaces et maintenus en bon état.

Les personnels autorisés à travailler ou à se déplacer dans les emprises ouvertes aux circulations ferroviaires et interdites au public doivent être identifiables par le port d'un vêtement de travail spécifique complété d'un équipement de protection individuelle de signalisation visuelle adapté au risque ferroviaire.

Tout personnel des exploitants qui constate la présence, dans les emprises ferroviaires, de personnes non identifiées comme liées à l'exploitation du système ferroviaire ou étant susceptibles de provoquer une situation de danger pour elles-mêmes, pour autrui ou pour l'exploitation, doit prendre ou faire prendre les mesures de protection ou de circulation adaptées à la situation.

Tout personnel des exploitants qui constate qu'une personne se met en danger en s'approchant d'une installation de traction électrique doit prendre ou faire prendre le plus rapidement possible des mesures de prévention, notamment mettre ou faire mettre l'installation hors tension.

3.17.3. La protection de l'environnement

Les exploitants prennent en compte la protection de l'environnement dans la gestion des risques et établissent notamment à l'intention de leurs personnels, conformément aux textes réglementaires en vigueur :

- les mesures d'alerte et de prévention en vue de limiter les conséquences sur l'environnement d'un incident grave ou d'un accident sur le réseau ferré;
- les procédures relatives au transport des marchandises dangereuses et radioactives par chemin de fer lors d'un événement lié au transport ferroviaire.

CHAPITRE 4. MOYENS DE LUTTE CONTRE LES ACTES DE MALVEILLANCE POUVANT AFFECTER LA SECURITE

4.1. MAITRISE DES ESPACES

Le GPMM est soumis à la réglementation ISPS (Sûreté des navires et des installations portuaires).

Les exploitants s'engagent à respecter la réglementation de sûreté en vigueur sur le port et notamment en termes de contrôle d'accès et dans le cadre de la protection de ses installations.

Les exploitants fournissent au GPMM, la liste de tous les personnels et des véhicules affectés à chaque chantier (y compris dans le cadre d'usage à la sous-traitance -personnels et encadrement du sous-traitant)

Les autorisations d'accès à l'installation portuaire sont délivrées par l'agent de sûreté de l'installation portuaire, à titre individuel, pour une durée déterminée et pour des besoins uniquement professionnels ou commerciaux.

Il appartient aux exploitants de s'assurer de la conformité des droits d'accès au chantier.

La mise en sûreté des moyens nécessaires à l'accomplissement de cette mission par les exploitants reste et demeure à leur charge et sous leur responsabilité.

Le code ISPS prend en compte également la sureté des installations ferroviaires portuaires dont le contrôle des accès ferroviaires fait partie.

De manière permanente, les actions de lutte contre la malveillance sont développés à tous les niveaux au sein du GPMM et peuvent être résumées comme suit :

- implication du personnel : il est du devoir de chacun de signaler une éventuelle situation anormale en étant acteur de la sûreté. Le GPMM favorise le développement d'une culture de prévention de sorte à pérenniser le rôle premier du personnel,
- qualification du personnel : les personnels mis en place sont assermentés, agrées et spécialement formés aux interventions à l'encontre des actes de malveillance et des comportements nuisibles à la sûreté.

A cet effet, un guide pratique de la conduite à tenir est mis à disposition du personnel en vue de l'informer, de le sensibiliser et de le rendre actif dans la démarche de la politique de sureté de l'entreprise.

La lutte contre les actes de malveillance dans les emprises du GPMM se traduit en permanence par :

- des aménagements de l'environnement (accueil, éclairage, cheminement),
- une délimitation précise du site par la mise en place de clôtures et panneaux indiquant clairement l'entrée dans une zone particulière ayant pour objectif la maîtrise des accès,

- la présence marquée des services de sûreté en périodes diurne et nocturne,
- du personnel de sureté assermenté et agrée,
- des installations de vidéosurveillance et télésurveillance.

4.2. ACTIONS DE PREVENTION

La prévention des actes de malveillance dans les emprises du GPMM se traduit en permanence par :

- des procédures d'alerte et de signalement,
- l'incitation à la vigilance de tous les personnels susceptibles d'entrer sur le site par une définition claire du rôle de chacun,
- l'écoute et le dialogue en favorisant la communication en interne (in situ) et en externes (les clients, les écoles, etc.) à tous les acteurs concernés par la sureté,
- la communication sur les sanctions judiciaires encourues,
- des actions en justice,
- des relations privilégiées avec des autorités de police (dépôt de plainte, alternatives aux poursuites judiciaires…),
- une aide aux victimes d'acte de malveillance,
- une expertise des autorités de police sur la vulnérabilité du site et des locaux,
- une révision périodique et méthodique, à tous les niveaux, du système de management de la sureté et de ses objectifs, en tenant notamment compte :
- des résultats obtenus,
- de l'évolution prévisible ou constatée des besoins de sureté,
- des nouveaux objectifs résultants du retour d'expérience de l'existant,
- des changements environnementaux.

CHAPITRE 5. POLITIQUE DE MAINTENANCE

5.1. DEFINITION ET OBJECTIFS DE LA POLITIQUE DE MAINTENANCE

La prise en compte de l'importance des enjeux de la maintenance dans les entreprises a engendré de nombreuses normes sur le sujet.

Ces normes de portée générale doivent être adaptées par chaque entreprise, voire chaque fonction de l'entreprise, pour tenir compte de leurs spécificités.

Ainsi l'AFNOR décrit la maintenance comme « l'ensemble des activités destinées à maintenir ou à rétablir un bien dans un état ou des conditions données de sûreté de fonctionnement pour accomplir une fonction requise ».

De même, la politique de maintenance est définie comme « l'orientation et objectifs généraux d'une entreprise, en ce qui concerne la maintenance, tels qu'ils sont exprimés formellement par la direction générale »

La politique de maintenance des installations fixes s'inscrit donc dans le cadre des stratégies et des objectifs globaux du GPMM.

Elle est définie comme suit :

« La politique de maintenance des installations fixes consiste à assurer, au coût global optimal, la sécurité des circulations et la mise à disposition opérationnelle des installations, en tenant compte de leur durée de vie prévisionnelle. »

Sécurité des circulations :

Lors de leur mise en service, les installations fixes sont conçues et réalisées pour assurer un très haut niveau de sécurité.

La politique de maintenance a pour objectif de maintenir ce niveau dans le temps.

Mise à disposition opérationnelle des installations :

La politique de maintenance a pour objectif de conserver les installations dans un état leur permettant de maintenir le niveau de performances requis compte tenu des enjeux, notamment commerciaux et économiques.

Vis-à-vis de l'exploitant de l'infrastructure, ce niveau de performance concerne les caractéristiques nominales de la ligne (vitesse, charge à l'essieu, capacité, etc..) et la disponibilité des installations.

Vis-à-vis des opérateurs ferroviaires, il concerne la réalisation d'un service donné, caractérisé notamment par la régularité.

5.1.1. Caractéristiques nominales

La politique de maintenance a pour objectif de maintenir le niveau de performances fixé par le GPMM.

Ce niveau est notamment mesuré via le suivi d'un indicateur sur la disponibilité de l'infrastructure. L'indicateur est suivi tous les mois et est calculé annuellement conformément au PAQ. A ces occasions, la liste et l'analyse des faits marquants sont également fournis par le GDIPM.

Pour permettre une amélioration de la sécurité, un retour d'expérience est mis en place. Celui-ci est également décrit dans le PAQ.

L'entretien courant des éléments constitutifs du réseau est réalisé afin de prévenir toutes défaillances ou bien afin de leur redonner les caractéristiques fonctionnelles de sûreté de fonctionnement requises.

5.1.2. Disponibilité des installations

Les périodes d'indisponibilité des installations pour l'exploitant comprennent à la fois les périodes de mise à disposition pour la réalisation de la maintenance et les périodes de défaillance.

Les périodes de mise à disposition pour la réalisation de maintenance sont à définir en prenant en compte la recherche du coût global optimal évoqué ci-avant.

Durée de vie prévisionnelle

Les installations fixes sont prévues pour assurer, dans des conditions normales d'exploitation, leur service pendant une durée de vie prévisionnelle.

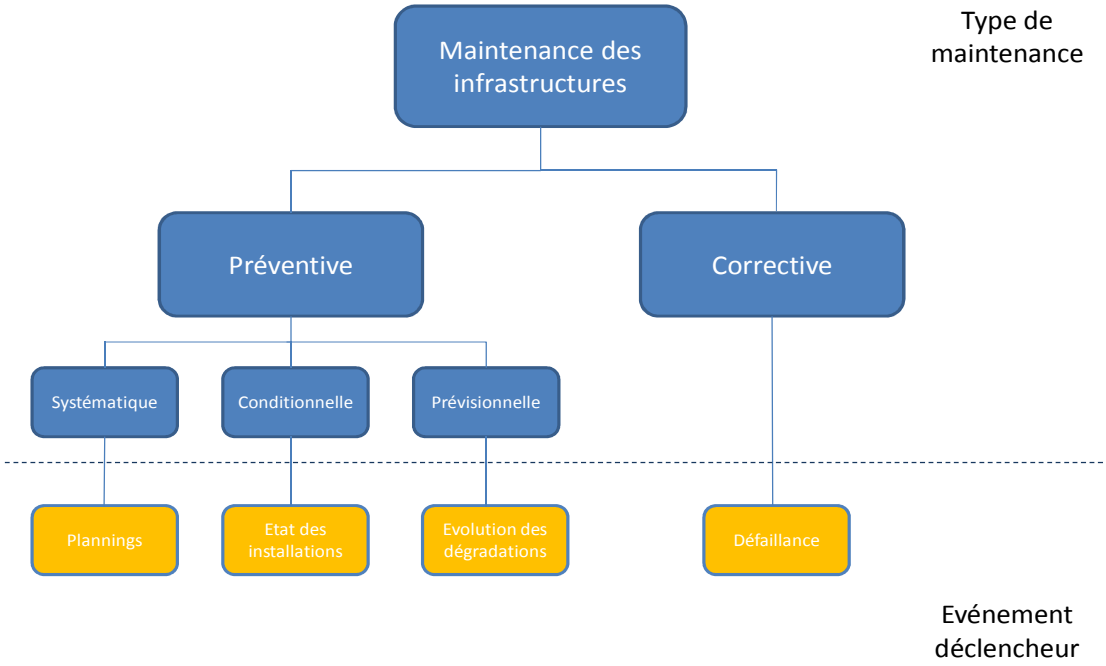
La politique de maintenance doit donc avoir pour objectif de faire en sorte que le niveau de fatigue ou sollicitation admissible, au-delà duquel les installations pourraient subir des dégradations excessivement rapides ou irréversibles, ne soit pas dépassé pendant la durée de vie.

De même, pendant cette durée de vie, les dispositions nécessaires doivent être prise pour assurer la maintenabilité, en se prémunissant contre les risques d'obsolescence : maintien des compétences, de la documentation, des pièces de rechange, etc…

Enfin, lorsque des opérations de régénération d'installations sont planifiées, il convient de mettre en place un programme adapté d'opérations de maintenance tenant compte de cette échéance.

5.2. LA MAINTENANCE FERROVIAIRE

Les actions de maintenance relèvent respectivement de la maintenance préventive ou de la maintenance corrective.



5.2.1. Maintenance préventive

La maintenance préventive peut être :

- réalisée selon des plannings prédéterminés, on parle alors de maintenance systématique,
- réalisée selon l'état réel des installations, on parle alors de maintenance conditionnelle,
- réalisée selon une prévision de l'évolution des dégradations, on parle alors de maintenance prévisionnelle.

La mise en œuvre d'une maintenance préventive efficace nécessite une connaissance approfondie des critères de vieillissement et des sollicitations réelles des installations, ainsi qu'une analyse performante de leur état.

Selon les installations, les trois types de maintenance préventive ne sont pas forcément réalisables.

La politique de maintenance doit déterminer la répartition optimale entre chacun d'entre eux.

La maintenance préventive a pour objectif de réduire la probabilité de défaillance ou de dégradation d'une installation et de lui garantir ainsi les performances requises en termes de fiabilité et de sécurité.

Les opérations de maintenance peuvent être classées en trois familles : la surveillance, l'entretien et les interventions.

Elles concernent :

- la voie,
- les appareils de voie,
- les ouvrages d'art,
- les ouvrages en terre,
- les caténaires,
- les équipements d'alimentation des lignes électrifiées,
- les installations de télécommunications.

5.2.2. Maintenance corrective

Elle s'effectue après défaillance de l'installation. Elle est donc constituée, par définition, d'intervention que l'on ne peut pas programmer. Elle se subdivise en :

Maintenance palliative : dépannage (donc provisoire) de l'équipement, permettant à celui-ci d'assurer tout ou partie d'une fonction requise ; elle doit toutefois être suivie d'une action curative dans les plus brefs délais.

Maintenance curative : réparation (donc durable) consistant en une remise en l'état initial.

5.2.3. Régénération

La régénération est une remise en état des installations qui s'accompagne d'un remplacement significatif d'éléments constitutifs vitaux par des éléments neufs ou remis à neuf.

Dans certaines situations, un changement total de tout ou partie d'une zone doit être entièrement remis à niveau. Pour cela, une régénération des installations est entreprise. On parle alors de renouvellement suite à une vétusté importante des installations.

Ce renouvellement est à prévoir soit à la suite d'une visite qui a décelé trop de défaillances, soit à la suite d'incidents récurrents. De plus, malgré des modes de vieillissement différents des éléments de la voie, les opérateurs de maintenance peuvent constater que, sur les lignes à trafic dense et tonnage élevé, les conditions de dégradation des différents constituants ainsi que la maintenance réalisée, font que rail, traverses et ballast ont sensiblement la même durée de vie. Dans ces conditions, c'est le remplacement simultané de tous les composants qui apparaît comme la meilleure solution. De plus, les interventions successives qui résulteraient d'un remplacement échelonné dans le temps de chacun des constituants entraîneraient de fortes contraintes sur l'exploitation en dégradant plusieurs fois la qualité du service.

Le remplacement simultané de tous les composants permet de plus d'obtenir un résultat d'excellente qualité, ainsi qu'une installation homogène, d'entretien simplifié.

Le suivi de la maintenance doit permettre de proposer la réalisation de travaux de renouvellement lorsque cela sera nécessaire au GPMM qui est seul juge de la suite à donner à ces propositions.

5.3. PROGRAMME DE MAINTENANCE PREVENTIVE

En ce qui concerne la programmation de la maintenance, application du programme de maintenance, permettant d'assurer un niveau de maintenance compatible avec la circulation ferroviaire et la sécurité.

La périodicité de maintenance est adaptée en fonction du nombre de circulations dans chaque zone et du type de circulation.

Une distinction du niveau de maintenance est effectuée entre les voies de circulation, les voies circulées par les matières dangereuses (MD), les autres voies circulées et les voies non circulées.

Le planning de annuel de maintenance préventive (PAM) figure en annexe 8 du présent document.

Le descriptif des programmes de maintenance des équipements relevant de la compétence du GDIPM figurent dans les titres suivants du RSP :

- R4 « Signalisation »,
- R5 « Voie »,
- R6 « Alimentation en énergie électrique de traction »,
- R7 « Moyens de commande et de contrôle des circulations »,
- R9 « Gestion des communications ».

5.4. OBJECTIFS RECHERCHES

Les opérations de maintenance sont menées et exécutées dans le souci permanent de la régularité et de la sécurité de la circulation des circulations.

5.4.1. La régularité

La maintenance est organisée afin d'assurer la disponibilité maximale des installations, condition essentielle pour la régularité. La disponibilité étant l'aptitude d'un bien à être en état d'accomplir une fonction requise dans des conditions données, à un instant donné ou durant un intervalle de temps donné, en supposant que la fourniture des moyens extérieurs nécessaires est assurée.

La maintenance préventive doit être la priorité du mainteneur afin d'éviter la maintenance corrective.

5.4.2. La sécurité technique

La maintenance est menée afin d'assurer la sécurité technique des installations. Toute intervention sur celles-ci en service sera menée afin de respecter les normes techniques, et le remplacement des pièces se fera à l'identique ou en équivalent GAME (Globalement Au Moins Équivalent).

5.5. REFERENCES TECHNIQUES

Les documents et les textes sont écrits avec la terminologie de la maintenance conforme à la norme NF EN 13306 de juin 2001, qui précise les différentes actions à prendre en compte dans le cadre de la maintenance préventive en particulier.

CHAPITRE 6. FORMATION DU PERSONNEL

La mise en œuvre des procédures liées à la sécurité de l'exploitation, ainsi que l'utilisation ou la maintenance des installations ou équipements nécessaires à la sécurité de l'exploitation des installations du réseau ferré portuaire sont confiées à des personnels habilités à l'exercice des fonctions de sécurité, tel que défini dans l'arrêté du 30 juillet 2003, et disposant de la documentation nécessaire.

Ainsi le GDIPM prend les mesures nécessaires pour que le personnel exerçant des fonctions de sécurité remplisse en permanence :

- les conditions d'aptitude psychologique ;
- les conditions d'aptitude physique ;

et réponde aux exigences de compétences professionnelles définies.

EXPLOITATION

6.1. IDENTIFICATION DES TACHES DE SECURITE DE LA CIRCULATION

Les tâches identifiées permettant au personnel d'assurer l'exploitation du réseau des voies ferrées portuaires du GPMM répondent à la définition des fonctions décrites par l'arrêté du 30 juillet 2003 pour :

- Agent-Circulation, « agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé d'assurer le service de la circulation des trains, des évolutions et des manœuvres» ;
- garde, « agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé du cantonnement » ;
- agent sécurité électrique, « agent chargé dans un établissement (gare, dépôt, etc.) de l'exploitation des caténaires secondaires ».

Si l'agent-circulation exerce sur une ligne exploitée en block manuel, il doit également être habilité à la fonction de garde. Les cases « agent-circulation », et « garde » doivent donc être cochées sur le titre d'habilitation.

Si l'agent-circulation est chargé de l'exploitation des caténaires secondaires de son établissement, il doit également être habilité à la fonction d'agent sécurité électrique. Les cases « agent-circulation », et « agent sécurité électrique » doivent donc être cochées sur le titre d'habilitation.

6.2. DESCRIPTION DES MODALITES D'APTITUDE INITIALE DES PERSONNES POUR LES TACHES DE SECURITE

6.2.1. Recrutement

Les candidats seront sélectionnés sur présentation d'un curriculum vitae. Ils doivent avoir plus de 18 ans et être titulaires au moins d'un baccalauréat professionnel technique.

Le personnel est recruté après entretien de recrutement et validation des aptitudes professionnelles et physique nécessaires aux fonctions assurées conformément aux exigences définies par l'arrêté du 30 juillet 2003.

6.2.2. Habilitation

A l'issue des formations initiale et complémentaire au poste de travail, les opérateurs circulation sont habilités à exercer les fonctions requises par le Responsable exploitation du GDIPM après évaluation de leurs compétences professionnelles nécessaires à la tenue du poste.

6.2.3. Le dossier individuel

Au même titre que pour les opérateurs habilités à travailler sur le Réseau Ferré National, un dossier individuel est constitué pour chaque opérateur.

Ce dossier reprend l'ensemble des données attestant de ses compétences, à savoir :

- l'attestation d'aptitude psychologique;
- l'attestation d'aptitude physique;
- les attestations de formation initiale, de formations complémentaires, de formations continues ;
- les attestations d'aptitude professionnelle. Attestations délivrées après évaluations par le Responsable exploitation du GDIPM de la compétence professionnelle de l'opérateur à tenir son poste de travail ;
- la fiche de suivi individuel (récapitulatif des éléments issus de la veille de niveau 1, des incidents, des écarts de procédure constatés…).

Les attestations sont délivrées suivant les exigences de l'arrêté du 30 juillet 2003.

Les données concernant les habilitations sont récapitulées dans un registre spécifique des compétences. De plus, chaque opérateur est détenteur d'une carte personnelle où sont mentionnées ses habilitations à assurer les missions et fonctions de sécurité.

6.3. DESCRIPTION DES FORMATIONS INITIALES DES PERSONNES AFFECTEES AUX TACHES DE SECURITE

6.3.1. Déroulement de la formation

La formation initiale de base des opérateurs circulation répond à un cahier des charges basé pour l'essentiel sur les exigences des annexes de l'arrêté du 30 juillet 2003 relatives aux fonctions de sécurité exercées sur le RFN, ainsi que sur les exigences spécifiques des différents postes d'aiguillage du réseau des VFP de Marseille.

L'alternance entre formation théorique et formation pratique est privilégiée pour les fonctions assurées par les opérateurs circulation.

La formation aux fonctions de sécurité d'Agent-Circulation, garde, agent sécurité électrique est réalisée par un centre agréé par l'EPSF pour dispenser la formation initiale et continue des opérateurs exerçant sur le RFN.

Le plan de formation est repris aux plans d'exploitation et de maintenance

6.3.2. Durée de la formation

Elle est précisée dans la réponse pédagogique au cahier des charges. Une première analyse permet d'évaluer à environ quatre mois la durée de cette formation dont un mois de formation au poste de travail pour un premier emploi.

6.3.3. Attestation de formation

L'évaluation des compétences est organisée en continu pendant toute la durée de la formation par les formateurs du centre agréé :

- à l'aide d'exercices pratiques pour l'acquisition des « savoir faire » et « savoir être » ;
- lors de contrôle de connaissances pour l'acquisition des « savoir ».

Toutes les formations dispensées donnent lieu à une attestation de formation de la part de l'organisme de formation agréé. Celle-ci est classée dans le dossier individuel de l'opérateur.

6.4. FORMATION CONTINUE DES AGENTS

6.4.1. Le plan de formation

Le plan de formation doit répondre aux besoins nécessaires du site pour atteindre notamment les objectifs de production, de respect de la sécurité, de la qualité, de l'hygiène et de l'environnement.

Établi pour l'année A+1, Il permet de programmer annuellement les formations envisagées et de suivre leur réalisation.

L'encadrement du site doit définir les besoins individuels des opérateurs en fonction notamment du recrutement, des changements de situation, des évolutions technologiques et organisationnelles, et du niveau de compétence requis par rapport au poste tenu…

6.4.2. Formation au poste de travail

Après la formation initiale de base, chaque Agent-Circulation affecté à un nouveau poste est mis en « double » avec l'opérateur titulaire afin de se familiariser avec les installations du poste et ses particularités. La durée de cette mise en double est variable en fonction de la nature des installations et de l'expérience de l'opérateur.

L'habilitation à tenir le poste est validée par le responsable hiérarchique de cet agent

6.4.3. Perfectionnement

En fonction des besoins détectés par la hiérarchie, notamment à travers les différents contrôles de sécurité et des besoins exprimés par les opérateurs lors d'entretiens périodiques, des formations de perfectionnement seront organisées annuellement.

Elles seront dispensées par des formateurs d'un centre agréé ou des formateurs d'entreprise sous contrat avec un centre agréé et, en fonction de leur nature, auront lieu soit au centre de formation, soit au poste de travail.

6.4.4. Formation d'adaptation

Toute évolution technologique ou organisationnelle donne lieu à formation des opérateurs avant mise en service, avec élaboration d'un cahier des charges de formation et une réponse pédagogique adaptée.

6.5. SUIVI DES COMPETENCES DES AGENTS

Le GDIPM doit s'assurer que les agents exerçant ou devant exercer une fonction de sécurité satisfont en permanence aux exigences d'aptitudes professionnelles et physiques correspondantes.

Pour ce faire, le GDIPM met en œuvre l'organisation, les dispositifs de formation, d'évaluation et de suivi individuel des agents tant sur le plan médical que professionnel.

Il sensibilise également ces agents sur les sujétions inhérentes aux fonctions de sécurité notamment les dispositions relatives à la consommation de produits susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement et les sanctions encourues en cas de manquement à ces dispositions.

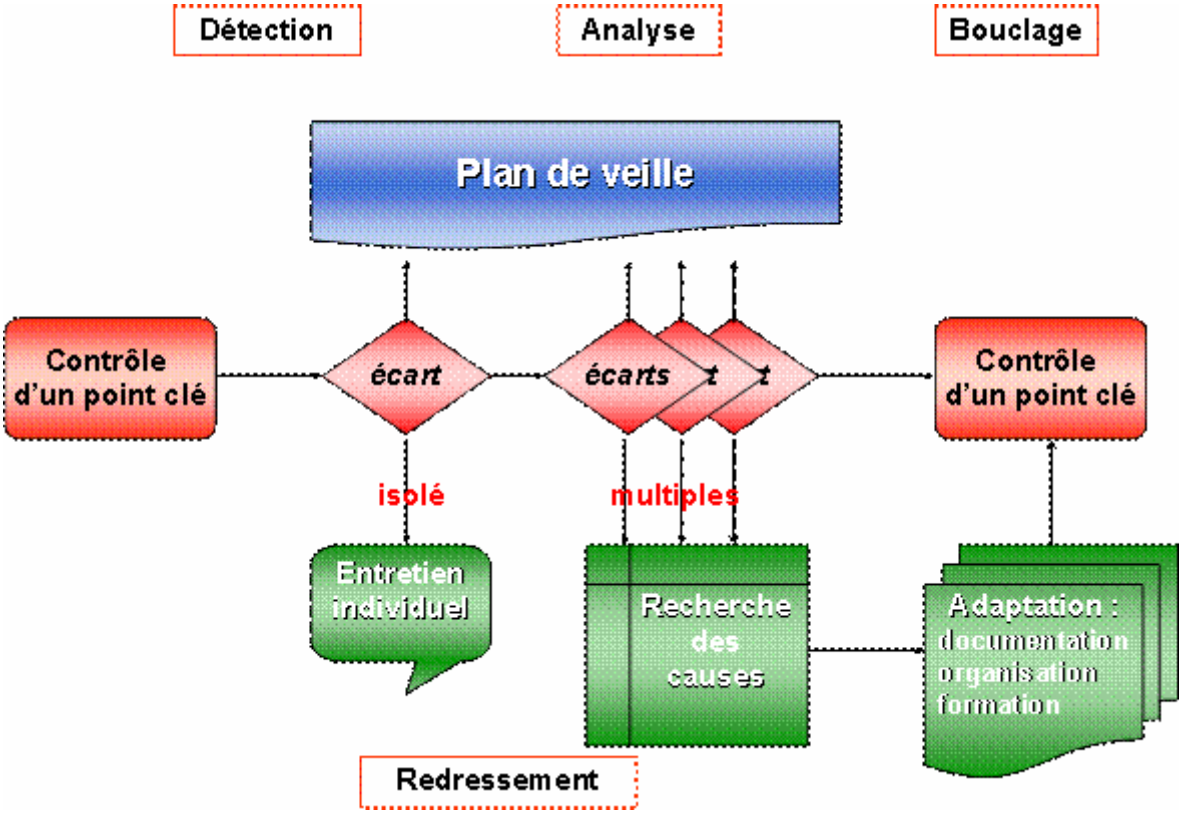
Le niveau de formation des agents, la validité de leur habilitation, le maintien des compétences acquises dans les domaines indissociables de la technique et de la sécurité sont « veillés » par la hiérarchie dans le cadre de plans de veille formalisés.

Toutes les données collectées lors des contrôles sont reportées dans le plan de veille. Celui-ci reprend pour chaque procédure et chaque point contrôlé le niveau de compétences de chacun des opérateurs selon la cotation SAMI (Satisfaisant, Acceptable, Moyen et Insuffisant).

Charge au dirigeant de prendre au besoin les mesures de redressement nécessaires : commentaires en direct, action de formation, entretien sécurité… et en cas de nécessité : suspension ou retrait de l'habilitation…

Il permet également de suivre et faire évoluer individuellement et collectivement chaque opérateur.

Alimenté aussi par les informations issues des constats d'audits, des évènements sécurité, des entretiens avec les opérateurs…, le plan de veille facilite la détection et l'analyse des écarts, l'orientation des actions d'amélioration et leur bouclage.



Les équipes des postes d'aiguillage de Graveleau et du Môle Central Minéralier, et les équipes maintenance voie, caténaires et SEG font chacune l'objet d'un plan de veille.

Un plan de veille informatisé est mis en place et tient compte des procédures applicables sur les VFP du GPMM.

Le plan de veille permet à l'hiérarchie de connaître le comportement et le niveau de compétence de chaque opérateur.

MAINTENANCE

6.6. IDENTIFICATION DES TACHES DE SECURITE DE LA MAINTENANCE

Les tâches de sécurité identifiées pour la maintenance correspondent aux fonctions de sécurité suivantes décrites par l'arrêté du 30 juillet 2003 :

- Réalisateur ;
- Agent sécurité électrique ;

- Annonceur, sentinelle ;
- Mainteneur de l'infrastructure.

6.7. DESCRIPTION DES MODALITES D'APTITUDE INITIALE DES PERSONNES POUR LES TACHES DE SECURITE DE LA MAINTENANCE

6.7.1. Recrutement

Le personnel est recruté après entretien de recrutement et vérification des aptitudes physique et psychologique conformément aux annexes de l'arrêté du 30 juillet 2003 pour les fonctions de sécurité identifiées par le GPMM.

Les candidats sont sélectionnés sur présentation d'un curriculum vitae. Ils doivent avoir plus de 18 ans.

Le personnel dédié aux opérations de maintenance est :

- soit issu des équipes actuelles de maintenance et possède une ancienneté et une compétence reconnue dans les travaux à réaliser ;
- soit un nouvel embauché et suit les cursus de formation décrits ci-après.

Tout nouvel embauché, après avoir suivi le cursus formation de base, suit une formation terrain réalisée par l'encadrement de chantier et par binômes salarié expérimenté / salarié non expérimenté, plus communément appelé « tutorat » au cours duquel des objectifs de maîtrise de tâches sont précisément identifiés.

6.7.2. Habilitation

L'habilitation aux fonctions de sécurité et aux autres fonctions est établie par le Responsable maintenance du GDIPM au vu notamment :

- de la fiche d'aptitude physique;
- du bilan psychologique ;
- de l'attestation de formation ;
- de l'attestation de capacité pour les autres fonctions.

6.7.3. Le dossier individuel

Au même titre que pour les opérateurs habilités à travailler sur le Réseau Ferré National, un dossier individuel est constitué pour chaque opérateur.

Ce dossier reprend l'ensemble des données attestant de ses compétences, à savoir :

- la fiche d'aptitude physique ;
- du bilan psychologique ;

- les attestations de formation initiale, de formations complémentaires, de formations continues délivrées par l'organisme de formation agréé pour les fonctions de sécurité ;
- les attestations de capacité délivrées suite à réalisation d'un stage pratique pour les autres fonctions ;
- les attestations d'aptitude professionnelle délivrées après évaluations par le Responsable maintenance du GDIPM de la compétence professionnelle de l'opérateur à tenir son poste de travail ;
- la fiche de suivi individuel (récapitulatif des éléments issus de la veille de niveau 1, des incidents, des écarts de procédure constatés…).

Les données concernant les habilitations sont récapitulées dans un registre spécifique des compétences.

De plus, chaque opérateur est détenteur d'une carte personnelle où sont mentionnées ses habilitations à assurer les fonctions de sécurité et les autres fonctions.

6.8. DESCRIPTION DES FORMATIONS INITIALES DES PERSONNES AFFECTEES AUX TACHES DE SECURITE DE LA MAINTENANCE

6.8.1. Déroulement de la formation

La formation du personnel est réalisée par un organisme de formation faisant appel à experts ferroviaires de la maintenance (Cogifer, TF Formation…). Cette formation s'appuie sur un cahier des charges de formation établi en fonction des besoins de compétences exigés pour la tenue des différents postes et intégrant l'environnement dans lequel évolue chaque individu.

Un tuteur justifiant de nombreuses années d'expérience est désigné afin de l'accompagner dans l'apprentissage des tâches sur chantier et veiller au respect des instructions transmises.

Des formations complémentaires sont également dispensées sur les divers sites de production par des formateurs d'entreprise pour la maîtrise opérationnelle de l'outil de production par le personnel.

Les emplois plus spécifiques tels que conducteurs d'engins (train travaux, pelle rail route) bénéficient en plus de la formation de base, d'une formation par un organisme externe habilité afin d'obtenir un CACES correspondant à l'engin utilisé.

En outre, la formation de l'ensemble du personnel habilité aux fonctions de sécurité est faite en centre agréé EPSF à partir d'un cahier des charges de formation s'appuyant sur les exigences définies par les annexes de l'arrêté du 30 juillet 2003 pour les fonctions de :

- Réalisateur
- Agent sécurité électrique ;
- Annonceur, sentinelle ;
- Mainteneur de l'infrastructure ;

et établie en fonction des besoins de compétences exigés pour la tenue des différents postes intégrant l'environnement dans lequel évolue chaque individu.

6.8.2. Attestation de formation

La gestion des formations se réalise au sein de chaque entité conformément à leur système de management, dans un objectif d'efficacité et d'amélioration continue.

Un tableau nominatif du personnel notifie les formations suivies ainsi que les dates de validité.

Les formations donnent lieu à une attestation de formation de la part de l'organisme de formation agréé pour les fonctions de sécurité, ou d'une attestation de capacité pour les autres fonctions.

6.9. FORMATION CONTINUE DES AGENTS DE MAINTENANCE

Le personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité ou à d'autres fonctions bénéficie d'une formation continue lui permettant de maintenir le niveau de ses compétences professionnelles, en particulier en cas de modification significative des conditions d'exercice des fonctions ou missions de sécurité.

En fonction des besoins détectés par la hiérarchie, notamment à travers les différents contrôles de sécurité et des besoins exprimés par les opérateurs lors d'entretiens périodiques, des formations de perfectionnement sont organisées soit en centre de formation agréé, soit au poste de travail par des formateurs d'entreprise répondant aux critères de l'arrêté du 30 juillet 2003.

Toute évolution technologique donne lieu à la formation des opérateurs avant mise en service, avec élaboration d'un cahier des charges de formation et d'une réponse pédagogique adaptée en concertation avec le centre de formation agréé.

Pour les autres fonctions l'actualisation des compétences est assurée par des formateurs ayant eux-mêmes préalablement suivi un stage auprès d'un organisme agréé par un arrêté des ministres du travail et de l'agriculture.

6.10. SUIVI DES COMPETENCES DES AGENTS DE MAINTENANCE

Les habilitations délivrées pour une durée maximale de trois ans sont appelées à être reconduites à l'issue de leur période de validité sous réserve que les agents exerçant ou devant exercer une fonction ou une mission de sécurité satisfont en permanence aux exigences d'aptitudes professionnelles et physique correspondantes.

L'employeur fait mettre en œuvre l'organisation, les dispositifs de formation, d'évaluation et de suivi individuel des agents tant sur le plan médical que professionnel.

Il sensibilise également ces agents sur les sujétions inhérentes aux fonctions de sécurité notamment les dispositions relatives à la consommation de produits susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement et les sanctions encourues en cas de manquement à ces dispositions.

Le niveau de formation des agents, la validité de leur habilitation, le maintien des compétences acquises dans les domaines indissociables de la technique et de la sécurité sont « veillés » par la hiérarchie dans le cadre de plans de veille formalisés.

Le dispositif mis en place est le même que celui décrit au § 6.5. ci-avant.

CHAPITRE 7. ELEMENTS RELATIFS A LA QUALITE

7.1. IDENTIFICATION DES NORMES EN MATIERE DE QUALITE AINSI QUE DES DOCUMENTS DECRIVANT LES MODALITES DE RESPECT DE CES NORMES

7.1.1. Le Système Qualité

7.1.1.1. Référentiel

Normes sur la qualité :

Les documents de référence sont les suivants :

Système de Management de la Qualité – Exigences	NF EN ISO 9001 X50-131
Systèmes qualité : Modèles pour l'assurance de la qualité en conception, développement, production, installation et prestations associées	NF EN 9100 L00-091
Vocabulaire de la Qualité	NF EN 9000 X50-130
Guide pour l'établissement d'un Plan Assurance Qualité	NF X50-164
Système de management environnemental : spécifications et lignes directrices	NF EN ISO 14001

Evolution du référentiel (règlements et normes)

Le GDIPM se tient informé de l'évolution de la législation, de la réglementation et de l'homologation des normes.

En cas d'évolution, le GDIMP informe le GPMM des conséquences sur son organisation si d'éventuelles dispositions devaient être arrêtées pour assurer la cohérence de son système qualité avec ces évolutions.

7.1.1.2. Plan Assurance Qualité (PAQ)

La qualité se traduit par un ensemble de processus et de procédures relatives à une activité. L'objectif final est la satisfaction des exigences intrinsèques de cette activité ainsi que celle des parties concernées.

Le système qualité s'articule autour du Plan Assurance Qualité (PAQ) que le GDIPM présente pour approbation du GPMM. Le PAQ apporte les éléments qui démontrent la capacité du GDIPM et des opérateurs ferroviaires à mettre en œuvre, faire appliquer et maintenir, pour l'ensemble des opérateurs, un système qualité conforme aux spécifications générales qualité du GPMM. Il est complété autant que nécessaire par des procédures,

instructions, guide, trames… Ces documents sont produits spécifiquement ou peuvent appartenir au système qualité existant du GDIPM et des opérateurs ferroviaires. Le GPMM se réserve le droit de consulter à tout moment tout document du système qualité.

Toute mise à jour du PAQ, quel qu'en soit l'objet (complément, changement d'attribution nominative des responsabilités, changement dans l'organisation interne du Titulaire,...), fait l'objet d'une approbation interne du GDIPM et des opérateurs ferroviaires avant toute nouvelle transmission au GPMM.

Le GDIPM et les opérateurs ferroviaires désignent un Responsable Qualité et Gestion documentaire (RQGD) qui dispose de l'autorité, de la responsabilité et des moyens nécessaires pour garantir la qualité des prestations effectuées.

7.1.1.2. Démarche qualité du GDIPM et des opérateurs ferroviaires

Le GDIPM et des opérateurs ferroviaires développent une démarche qualité conforme aux exigences du GPMM.

Le GDIPM et des opérateurs ferroviaires décrivent, assurent la mise en œuvre et contrôle la bonne application de leur système de management composé de processus, devant garantir le respect de leurs obligations et objectifs contractuels pour satisfaire aux exigences d'Assurance Qualité.

Le Plan d'Assurance Qualité (PAQ) du GDIPM, document codifié PR-G-QUA-0001, définit les grands axes de Management de la Qualité et de maîtrise des prestations en matière de technique, de sécurité, de performance et de qualité.

Il est complété, autant que besoin, par des procédures et instructions spécifiques, des formulaires, ainsi que des notes d'organisation définissant toutes les actions Qualité. Des améliorations sont apportées au fur et à mesure que des décisions et des modifications interviennent dans le fonctionnement ou l'organisation du GDIPM ou des opérateurs ferroviaires.

Le GDIPM conçoit son système de management de la qualité autour des processus suivants :

- Assurance qualité,
- Gestion documentaire,
- Gestion de la configuration de l'Infrastructure,
- Plan d'exploitation,
- Plan de maintenance,
- Sécurité des circulations et du personnel.

Les opérateurs ferroviaires mettent en place un système de management de la qualité s'appuyant sur les processus suivants :

- Assurance qualité,
- Gestion documentaire.

7.1.2. La maîtrise de la Production

7.1.2.1. Planification de la réalisation

Les Responsables Exploitation et Maintenance du GDIPM identifient et développent les processus (activités et ressources) nécessaires à la réalisation des prestations. Ils mettent en place les dispositions utiles pour que la production se déroule dans les meilleures conditions.

Ils planifient les ressources, les méthodes de réalisation, les activités de production, ainsi que les opérations de contrôle.

Ils s'assurent que la planification de la réalisation est cohérente avec les exigences relatives aux autres processus du système qualité.

Ils déterminent pour cela :

- les objectifs qualité et les exigences relatives au produit,
- les processus et documents à mettre en place,
- les ressources spécifiques nécessaires à la réalisation
- les activités requises de vérification, validation, surveillance, mesure, contrôle et essai spécifiques au produit et les critères d'acceptation,
- les enregistrements nécessaires pour apporter la preuve que les processus de réalisation et le produit résultant satisfont les exigences.

7.1.2.2. Amélioration de la qualité de la production – Suivi, mise en place d'indicateurs et moyens d'action

Le RQGD du GDIPM assure le suivi de la production par la mise en place d'indicateurs adaptés à l'ensemble des prestations. Les résultats sont transmis au GPMM mensuellement sous forme d'un tableau de bord, et trimestriellement dans un rapport détaillé.

Ces indicateurs concernent :

- la régularité des circulations,
- le temps de relève de dérangement,
- la disponibilité de l'infrastructure,
- la fiabilité du planning des circulations,
- le respect du planning de maintenance.

7.1.2.3. Contrôle de la production de l'exploitation et de la maintenance

Les contrôles de la production se font à deux niveaux :

Comme pour les contrôles sécurité, des contrôles de production de niveau 1 sont réalisés au cours de l'année et inscrits dans le plan de veille. Ils sont à la charge des Responsables Exploitation et Maintenance.

Des contrôles de niveau 2 sont réalisés sous la responsabilité du Responsable de la sécurité du GDIPM et de la direction de chaque entreprise du GDIPM. Ils portent sur la vérification de l'application du dispositif qualité et la gestion efficace du système mis en place.

Des contrôles qualité pourront être effectués par le RQGD du GDIPM, sous la direction du Responsable de la sécurité du GDIPM au sein des différentes entités du GDIPM, afin de vérifier :

- la bonne application des exigences qualité définies dans le référentiel qualité des entités du GDIPM,
- l'adéquation et la pertinence du système de management de la qualité mis en place par le GDIPM.

7.2. DESCRIPTION DE LA GESTION DOCUMENTAIRE

7.2.1. Système de gestion de la documentation

Le GDIPM met en place un système de gestion documentaire et tient à jour la documentation permanente et temporaire, les Instructions Locales d'Exploitation, les Instruction Locales Opérationnelles ainsi que les prescriptions techniques applicables par les opérateurs ferroviaires sur les voies ferrées du RFP, dans le respect de la réglementation applicable sur le RFP.

Les opérateurs ferroviaires mettent en place un système de gestion documentaire et tiennent à jour la documentation permanente et temporaire, les Instruction Locales Opérationnelles ainsi que les prescriptions techniques qui leurs sont applicables sur les voies ferrées du RFP, dans le respect de la réglementation applicable sur le RFP.

Toute ces documentations ou prescriptions, qu'elles soient permanentes ou temporaires, doivent présenter 2 visas : le rédacteur et le vérificateur.

Le GDIPM, dans le cadre de sa mission, met son visa de rédacteur ainsi que deux visas de vérificateur, tout deux indépendants et relevant de deux niveaux différents. Il en est de même pour les opérateurs ferroviaires pour l'élaboration des instructions locales opérationnelles leur incombant.

Le processus de gestion de la documentation est décrit dans le Plan de Gestion de la Documentation établi par le GDIPM, identifié sous la référence PR-G-GDO-0001.

Ce Plan a pour objectif de définir :

- la composition du système documentaire,
- le rôle des acteurs intervenant dans la gestion documentaire,
- le plan de classement des documents,
- les modalités de gestion du cycle de vie des documents (création, modification, gestion, diffusion, abrogation, archivage)
- l'organisation de la gestion électronique de documents.

Le plan de gestion de la documentation est établi et suivi par le RQGD du GDIPM.

7.2.2. Organisation de la Gestion Electronique de Documents (GED)

Afin de garantir une gestion documentaire performante, le GDIPM et les opérateurs ferroviaires sont tenus d'utiliser un suivi informatique de gestion documentaire (base de donnée, logiciel…) pour répondre aux exigences de maîtrise des différents documents produits ou échangés.

Un logiciel de GED, utilisé au sein d'INEXIA, Cindoc de la société CinCom a été choisi par le GDIPM.

La Gestion Electronique des Documents est décrite dans le Plan de Gestion de la Documentation, identifié sous la référence PR-G-GDO-0001.

7.2.3. Diffusion de la documentation aux opérateurs ferroviaires

Le GPMM tient à jour une liste des opérateurs ferroviaires habilités sur les VFP.

A partir de cette liste, le GPMM est chargé d'assurer la diffusion de la documentation auprès des opérateurs ferroviaires intervenants sur le réseau et de veiller à leur respect par les personnels à qui ils s'appliquent.

Les opérateurs ferroviaires s'appuient sur cette documentation pour rédiger, le cas échéant, leurs Instructions Locales Opérationnelles (ILO) afin d'apporter une précision complémentaire sur les organisations mises en place.

Chaque année le GPMM réunit l'ensemble des opérateurs ferroviaires intervenant sur les VFP pour faire le point des Instructions Locales d'Exploitation (ILE) en vigueur ainsi que des évolutions prévisibles. Le GPMM s'assure de la cohérence de chacune des ILO avec les ILE applicables sur le RFP.

7.3. DESCRIPTION DES MODALITES DE SURVEILLANCE DES SOUS-TRAITANTS

7.3.1. Activités sous-traitées

Activités sous-traitées	**Sous-traitant**	**Périmètre**
Maintenance et intervention caténaires	SNCF Entreprise	Bassins Ouest
Maintenance et intervention signalisation	SNCF Entreprise	Bassins Ouest Pour les Bassins Est, cette activité sera assurée par le GDIPM
Opération de relevage	SNCF Entreprise	Bassins Ouest et Bassins Est pour les déraillements ayant une incidence sur l'activité des autres opérateurs ferroviaires et ceux ayant lieu sur les voies de circulation et de jonction des faisceaux des VFP.

Activités sous-traitées	Sous-traitant	Périmètre
Contrôle de la géométrie des voies	SNCF Entreprise	Bassins Ouest lorsqu'il y aura nécessité d'utiliser l'engin de mesure MAUZIN
Intervention sur la téléphonie, la radio sol train et la radio de manœuvre (installation fixe utilisée par le GDIPM)	SNCF Entreprise (ASTI)	Bassins Ouest Sauf « Autocom » SNCF
Intervention sur les outils informatique CAPI et OLERON	SNCF Entreprise (ASTI)	Bassins Ouest

7.3.2. Agrément du sous-traitant

Le GDIPM a obtenu l'accord de SNCF Entreprise sur les principes de sous-traitance de toutes les prestations reprises dans le tableau ci-dessus.

7.3.3. Délais d'intervention

Les délais d'intervention sont contractualisés avec le sous-traitant.

Ces délais font l'objet un temps minimum :

- d'intervention SE et caténaires,
- de remise en état des installations portuaires en cas de dérangement ou d'incident,
- d'intervention pour relevage dont la demande émane du GDI,
- d'intervention en cas de dérangement de la téléphonie, des systèmes radio et du matériel informatique (CAPI et OLERON).

Ces délais seront conformes aux exigences exprimées par le GPMM dans le CCTP pour intervention

7.3.4. Processus de contractualisation du sous-traitant

Chaque appel à la sous-traitance est conclu par la rédaction d'un contrat de sous-traitance suivant le modèle de contrat de sous-traitance du BTP simplifié (édition 1995). Ce contrat reprend entre autre les rubriques suivantes :

- les objectifs de maintenance,
- les exigences de formation et d'habilitation des opérateurs.

Le sous-traitant s'inscrit dans la politique QSE déterminée pour ces travaux et doit prouver un engagement dans un système de management QSE notamment par des certifications telles que ISO 9001, ISO 14001, MASE ou similaire.

7.3.5. Gestion des contrats de sous-traitance

Chaque contrat de sous-traitance est géré par le responsable fonctionnel correspondant :

- par le Responsable maintenance du GDIPM pour les prestations de maintenance,
- par le Responsable exploitation du GDIPM pour le relevage.

7.3.6. Audits et contrôles des prestations fournies

Des audits et contrôles de la prestation sous-traitée, décrits dans le PAQ, seront assurés au cours du déroulement du contrat de sous-traitance.

Les manquements à l'exécution du contrat donneront lieu à des constats de non-conformité et pourront donner lieu à pénalité. Pénalité formalisée dans le contrat de sous-traitance.

Si pour régler ces non-conformités, le sous-traitant ne répond pas ou ne met pas en œuvre les actions correctives nécessaires (chaque écart ou non-conformité est accompagné d'un délai prévisionnel de résolution du problème constaté), il appartient au Responsable de la sécurité du GDIPM, dans le cadre du contrat signé, de prendre les mesures qu'il juge nécessaires afin de remédier à la situation.

7.4. DESCRIPTION DU PROCESSUS DE GESTION INTERNE DES MODIFICATIONS DU SYSTEME AUX PLANS STRUCTUREL ET OPERATIONNEL

7.4.1. Mise en place des processus de suivi et de mise à jour

L'évolution de la documentation peut trouver ses origines dans :

- les évolutions règlementaires,
- les modifications d'organisation, d'installations, de modes opératoires,
- le retour d'expérience,
- la détection par l'encadrement ou les opérateurs.

En cas de mise en service d'installations nouvelles, le GDIPM est chargé de rédiger et de vérifier la documentation, instructions et prescriptions correspondantes, applicables sur le RFP.

Des processus de veille, de suivi et de mise à jour de la documentation sont mis en place et décrits dans le Plan de Gestion de la Documentation, identifié sous la référence PR-G-GDO-0001.

7.5. PRESENTATION DES INSTALLATIONS AUX OPERATEURS FERROVIAIRES

En complément de la diffusion des documents relatifs au RFP et à son exploitation, le GDIPM réalise également, auprès de chaque opérateur ferroviaire, la présentation in situ des installations du RFP utilisées par celui-ci dans le cadre de son programme de manœuvre, y compris les installations dénommées simples qu'il peut être amené à manœuvrer.

CHAPITRE 8. DISPOSITIF PERMANENT DE CONTRÔLE ET D'EVALUATION DU NIVEAU DE SECURITE

8.1. MODALITES DE CONTRÔLE DU RESPECT DE LA REGLEMENTATION, DU DOCUMENT DE SECURITE DE L'EXPLOITATION ET DES INSTRUCTIONS

L'organisation du contrôle, du retour d'expérience et de l'évaluation du niveau de sécurité fait également l'objet des § 10 et 11 du Plan d'Assurance Qualité établi par le GDIPM.

8.1.1. Contrôles de sécurité du GDIPM

Le contrôle de sécurité doit permettre notamment de s'assurer que :

- les opérateurs appliquent de façon pertinente les procédures de sécurité leur incombant et de procéder aux corrections utiles ;
- les opérateurs possèdent les « savoir », « savoir faire » et « savoir être » nécessaires à assurer leurs missions ;
- la documentation est présente, à jour et connue des opérateurs ;
- les installations de sécurité sont adaptées et fonctionnent correctement ;
- l'environnement de travail permet un exercice correct de la sécurité.

Sa finalité est de permettre l'identification des écarts et des non-conformités puis d'en assurer le redressement.

Des contrôles qualité peuvent être effectués par le responsable qualité du GDIPM, sous la direction du responsable de contrat, au sein de différentes entités du GDIPM afin de vérifier :

- la bonne application des exigences qualité définies dans le référentiel qualité des entités du GDIPM ;
- l'adéquation et la pertinence du système de management de la qualité mis en place.

Les contrôles de la production, mis en œuvre pour la mission de GDIPM se font à deux niveaux.

La réalisation des contrôles de premier niveau est du domaine des responsables exploitation et maintenance et ceux de niveau 2 celui du Responsable de la sécurité du GDIPM.

8.1.1.1. Contrôles de niveau 1

Les contrôles de niveau 1 sont réalisés en continu toute l'année et inscrits dans un plan de veille. Ce plan de veille reprend les différents thèmes sécurité, technique (plan annuels de maintenance), documentation, formation et habilitations. Ils sont à la charge des responsables Exploitation et Maintenance du GDIPM (contrôle de niveau 1 ou KN1).

La fréquence des contrôles est définie en fonction du risque ferroviaire potentiel, de l'incidentologie, du retour d'expérience, des spécificités du personnel (jeune opérateur, opérateur nouveau sur le site), des évolutions de procédures, des changements d'organisation…

Elle est suffisante pour détecter les dérives de comportement, les prémices et situations à risque potentiel. L'objectif minimum est de contrôler au moins une fois par an un opérateur sur l'ensemble des thèmes et points clés de son activité.

Les contrôles sont planifiés par chantier sur l'année et leur fréquence est revue en cours d'exercice en fonction des écarts constatés.

8.1.1.2. Contrôles de niveau 2

Les contrôles de niveau 2 sont sous la responsabilité des poles sécurité de chaque entreprise du GDIPM. Ils portent principalement sur la vérification de l'application correcte du dispositif qualité et la gestion efficace du système mis en place. Ce second niveau, du ressort du comité de pilotage, assuré par le Pôle Sécurité du groupe VFLI et les experts sécurité RDT 13/ETF (contrôle de niveau 2 ou KN2). Dans un souci volontaire de développer des actions de management communes entre les sociétés du GDIPM, les contrôles de second niveau sont menés conjointement entre le Pôle sécurité VFLI et les experts sécurité RDT 13/ETF.

La planification des contrôles de niveau 2 est faite par le comité de pilotage. L'objectif minimum est l'organisation d'au moins un contrôle annuel pour l'ensemble des chantiers du site.

8.1.1.3. Audits par les Pôle Sécurité VFLI/RDT13/ETF

L'audit de sécurité interne a pour objectifs :

- de s'assurer que l'organisation en place répond aux exigences décrites dans les procédures du GDIPM ;
- de veiller à la qualité, à l'exhaustivité et l'exploitation du contrôle de niveau 1 ;
- de s'assurer que les constatations des contrôles de niveau 2 sont bien prises en compte localement.

L'audit sécurité interne fait l'objet d'un compte-rendu.

Comme pour les KN2, les audits de sécurité internes sont menés conjointement entre le Pôle sécurité VFLI et les experts sécurité RDT 13/ETF.

Le Responsable de la sécurité du GDIPM a la charge d'analyser le compte rendu d'audit, d'établir un plan d'action post-audit et de prendre ou faire prendre les mesures pour résoudre les anomalies détectées.

Cette organisation est la même pour l'exploitation des audits sécurité externes.

8.1.1.4. Audits GDIPM

Un audit GDIPM est effectué annuellement. Il permet d'évaluer les méthodes, processus, et procédures de toutes les entités du GDIPM. L'objectif recherché est de parvenir à l'efficacité

des méthodes opératoires. L'audit fait l'objet d'un rapport indiquant les éléments examinés et les actions d'amélioration à mener.

8.1.2. Contrôles de sécurité du GPMM

8.1.2.1. Contrôles extérieurs

Le GPMM peut exercer un contrôle extérieur au GDIPM. Pour cela, il peut se faire assister par un prestataire indépendant soumis aux règles du secret professionnel.

Le GPMM ou le prestataire a accès aux lieux d'exécution des prestations, à toute la documentation du GDIPM ainsi qu'à tous les référentiels qualité mentionnés dans le Plan d'Assurance Qualité du GDIPM.

8.1.2.2. Contrôles Techniques réglementaires

Le GPMM peut le cas échéant désigné un contrôleur technique réglementaire selon le décret n°99-443 du 28 mai 1999.

Le contrôleur technique peut demander à être associé à toutes les opérations de contrôles effectués par le GDIPM, sans que ce dernier s'y oppose.

Le contrôleur technique doit pouvoir avoir accès à toute la documentation technique.

8.1.2.3. Audits

Le GPMM se réserve le droit de faire auditer la mise en application de tout ou partie du manuel de projet du GDIPM et en particulier des dispositions d'assurance qualité décrites dans son PAQ. Ces audits sont faits par des personnels du GPMM ou des prestataires indépendants soumis aux règles du secret professionnel désignés par le GPMM.

Le GDIPM prend les mesures nécessaires pour recevoir toute personne intervenant en audit, et permettre l'accès à l'ensemble des produits et documents qu'il souhaite consulter. Pour ces audits, le GDIPM doit également s'assurer de la disponibilité de son personnel pour répondre aux questions posées.

Pour ce qui concerne l'assurance qualité, les audits commandés par le GPMM sont conformes aux normes cités dans le référentiel Qualité.

Les procédures d'audits, le contenu de leur programme et les actions éventuelles qui en découlent sont mis au point en concertation avec le GDIPM.

8.2. MODALITES DE DETECTION, D'ANALYSE DES EVENEMENTS POUVANT AVOIR UN IMPACT SUR LA SECURITE

Tout agent constatant ou présumant un comportement inadapté d'un agent habilité à l'exercice de fonctions de sécurité, notamment dans le cas de non-respect de procédures de sécurité, doit prendre immédiatement les mesures conservatoires relevant de sa compétence. Il doit informer dans tous les cas et par les moyens les plus rapides le GDIPM qui prend, le cas échéant, les mesures conservatoires complémentaires relevant de sa propre compétence.

8.2.1. Le recueil d'informations

Le recueil d'informations est essentiel pour avoir une vision en continu de la qualité de la production. Il doit s'effectuer dès la connaissance de l'évènement, faire l'objet d'une traçabilité et d'une analyse afin de détecter les dysfonctionnements et d'y remédier.

Des outils et des procédures sont mis en place :

- une prise en attachement par les opérateurs des éléments constitutifs de la production : heures d'arrivée et départ des différents mouvements, suivi des stationnements sur les voies du port, heures de remise des trains au GDIPM par les opérateurs ferroviaires et vice versa, heures de début et de fin des travaux, heures d'accord et de restitution des protections, refus d'accord des travaux et leur motif, motif des retards… ;
- un reporting journalier des principaux évènements ; établi par les opérateurs circulation et les chefs de chantiers maintenance, Il permettra aux responsables exploitation, maintenance et qualité d'apprécier la qualité de notre production, d'analyser les défaillances et de mener des actions correctives.

8.2.2. Le retour d'expérience

Le retour d'expérience (REX) est une démarche méthodique permettant de mieux connaître, mieux comprendre, mieux tirer profit des évènements qui se produisent. L'analyse des évènements critiques permet de dégager des actions dont l'objet est d'éviter le retour des situations vécues.

Le REX comprend la collecte (recueil d'événements, signalements, faits relatifs aux événements), l'analyse, l'enregistrement (classement et conservation) et le traitement des informations relatives à des faits.

Il repose d'abord sur l'observation et la vigilance opérationnelles de chacun et de partage de la connaissance par tous ceux qui sont concernés.

Le REX prend en compte les dimensions suivantes :

Dimension technique
Elle comprend l'ensemble des équipements fixes ou mobiles contribuant à l'exploitation ferroviaire. Le retour d'expérience risque ferroviaire doit prendre en considération :
- la typologie des équipements impliqués,
- les fonctions requises de ces équipements, et celle qui a été défaillante lors de l'événement,
- les conditions de fonctionnement prévues, et les conditions réelles lors de l'événement,
- la défaillance éventuelle constatée et ses causes.

Dimension organisationnelle
Elle comprend l'ensemble des processus contribuant à l'exploitation ferroviaire. Le retour d'expérience risque ferroviaire doit prendre en considération :
- les règles et procédures,
- la répartition théorique et réelle des responsabilités et des tâches, ainsi que les conditions réelles lors de l'événement,
- les possibilités de récupération, de rattrapage des erreurs…
- la défaillance éventuelle constatée et ses causes.

Dimension humaine
Elle comprend l'ensemble des moyens humains contribuant à l'exploitation ferroviaire. Le retour d'expérience risque ferroviaire doit prendre en considération :
- les caractéristiques du poste (horaires, roulement…) impliqué,
- la description des tâches impliquées (objectifs et exigences, conditions de réalisation, précautions prises contre les erreurs…), et les conditions réelles lors de l'événement,
- les caractéristiques professionnelles des agents impliqués (formations, aptitudes physiques, expérience…),
- le comportement habituel des agents impliqués (implication, sensibilité au stress…)
- l'exercice du management dans l'entité concernée (documents de suivi, présence sur le terrain…)
- la défaillance éventuelle constatée et ses causes.

Dimension environnement
Elle comprend les sollicitations et contraintes externes ayant une influence sur l'exploitation ferroviaire. Le retour d'expérience risque ferroviaire doit prendre en considération :
- les conditions météorologiques, physiques, sociologiques, industrielles…
- les comportements de tiers (circulations routières ; actes de malveillance…),
- les facteurs externes (éclairage, interventions de tiers…).

8.3. MODALITES DE D'EVALUATION DU NIVEAU DE SECURITE

8.3.1. L'animation sécurité

L'animation sécurité est assurée en continu par les responsables locaux (Responsable de la sécurité du GDIPM, responsables exploitation et maintenance). qui organisent régulièrement des réunions sécurité (au minimum une par mois et chaque fois que la situation le nécessite). Les thèmes à évoquer portent essentiellement sur :

- les évènements sécurité du site qui sont systématiquement commentés et expliqués ;
- le Retour d'Expérience ;
- les évolutions réglementaires et d'organisation ayant un impact sur la mise en œuvre des procédures habituellement appliquées ;
- les procédures temporaires sécurité (suite à incident, travaux).

Cette animation s'effectue si possible à l'aide de supports de communication tels que « Minute Sécurité », « Minute Rex ».

Chaque entretien ou réunion sécurité fait l'objet d'une fiche que chaque opérateur doit émarger prouvant sa participation à cette animation.

Le thème des entretiens/réunions et leur date de réalisation sont portés à la fiche de suivi individuel des opérateurs et au plan de veille.

Par ailleurs, chaque opérateur bénéficier au minimum d'une journée annuelle de formation continue.

Des réunions mensuelles de cadrage et d'informations (descendantes, montantes) sont organisées par le Responsable de la sécurité du GDIPM. Y participent les Responsables exploitation, maintenance et qualité.

L'ordre du jour de ces réunions comprend un volet sécurité. Un relevé de décisions est établi et fait l'objet d'un point d'avancement en introduction de la réunion suivante.

Au cours des revues de contrat organisées par le comité de pilotage, un volet à part entière est également consacré à la sécurité. Le Responsable de la sécurité du GDIPM présente au comité les indicateurs sécurité en les commentant (résultat de sa propre analyse) ainsi qu'un point précis de l'avancement des différentes actions Sécurité.

Ces indicateurs donnent lieu à une analyse commune du Comité. Ces revues font l'objet d'un compte-rendu.

8.3.2. Évaluation du niveau de sécurité

Le Responsable de la sécurité du GDIPM assure le suivi de la production par la mise en place d'indicateurs adaptés à l'ensemble des prestations (sécurité, exploitation, maintenance …) qui sont remontés au GPMM mensuellement sous forme d'un tableau de bord et trimestriellement dans un rapport détaillé.

Le Responsable de la sécurité du GDIPM fournit, à l'occasion des suivis mensuels de trafics, l'ensemble des données permettant d'apprécier le respect des indicateurs de performance.

CHAPITRE 9. RELATIONS AVEC L'EPSF A L'OCCASION D'ACCIDENTS ET D'INCIDENTS D'EXPLOITATION

9.1. DEFINITIONS

On entend par accident : tout évènement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou enchainement particulier d'évènement de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables sur les plans humain, matériel roulant, infrastructure ou environnement. Ils sont ventilés suivant les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres.

On entend par incident : tout évènement, autre qu'un accident, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité de l'exploitation.

9.2. ACCIDENTS ET INCIDENTS GRAVES

Par assimilation à l'article 15 du décret 2006-1279 du 19/10/2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire applicable sur le RFN, le GDIPM signale immédiatement (dans un délai d'une heure) à l'EPSF, la survenance des accidents et des incidents graves

Les accidents et des incidents graves à signaler s'inspire de l'article 20 de l'arrêté du 26/08/2003 relatif aux modalités d'exploitation du réseau ferré national :

- tout déraillement sur voie principale ou déraillement entraînant un engagement d'au moins une voie principale ;
- toute collision de train sur voie principale ;
- toute dérive de matériel roulant sur voie principale ;
- tout accident dont les dégâts sont estimés à au moins 2 millions d'euros ;
- toute collision sur un passage à niveau avec des conséquences corporelles ;
- tout accident à signaler au titre de l'article 16 de l'arrêté (RID) du 5 juin 2001 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer ;
- tout incendie de matériel roulant ayant nécessité l'intervention des services de secours publics ou l'évacuation des voyageurs ;
- tout accident ou incident qui aurait pu, dans des circonstances légèrement différentes, avoir des conséquences graves, telles notamment qu'une collision de train ou un déraillement sur voie principale.

Toute information orale doit être confirmée par écrit. Un pré rapport doit être transmis à l'EPSF dans un délai de 2 à 4 jours. Le rapport final doit être adressé à l'EPSF dans un délai de 2 mois.

9.3. EVENEMENTS RELEVANT UN DYSFONCTIONNEMENT DU SYSTEME

Tout événement révélant un dysfonctionnement du système, doit faire l'objet d'un pré rapport à l'EPSF dans un délai de 2 à 4 jours. Le rapport final doit être adressé à l'EPSF dans un délai de 2 mois.

9.4. AUTRES EVENEMENTS

Tout événement affectant de façon collective plusieurs utilisateurs sans mettre en évidence un dysfonctionnement du système doit faire l'objet d'un rapport à l'EPSF dans un délai de 2 mois. Tout autre événement mettant en évidence un dysfonctionnement du système doit faire l'objet d'un rapport à l'EPSF dans un délai de 2 mois. Des réunions périodiques d'analyse des évènements sont organisées en accord avec l'EPSF.

Un rapport de synthèse des évènements est établi et adressé annuellement à l'EPSF.

9.5. VISITES DES AGENTS DU SERVICE DE CONTRÔLE

Lors de leurs visites, et dans l'exercice de leur fonction, les agents habilités de l'EPSF ont un libre accès à l'ensemble des installations du système. La documentation de gestion du suivi de l'exploitation et de la maintenance ainsi que les Instructions Locales d'Exploitation et de Maintenance, sont mis à la disposition des agents de l'EPSF.

ANNEXE 1 : Récapitulatif des documents de référence

Règlement de Sécurité Portuaire (RSP) composé des titres suivants :

- R 1 - Généralités
- R 2 - Règles de conduite et de circulation
- R 3 - Véhicules - Trains
- R 4 - Signalisation
- R 5 - Voie
- R 6 - Alimentation en énergie électrique de traction
- R 7 - Moyens de commande et de contrôle des circulations
- R 8 - Dispositifs de contrôle de la conduite des trains
- R 9 - Gestion des communications
- R 10 - Gestion des événements importants
- R 11 - Conditions de reprise de l'exploitation après une interruption importante du service
- R 12 - Gestion des passages à niveaux
- R 13 - Gestion des zones sensibles
- R 14 - Moyens d'information des utilisateurs et des tiers en matière de sécurité
- R15 – Essais, mises en service et en exploitation

Convention de Raccordement entre RFF et GPMM et textes SNCF annexés à cette convention

Document de Référence du Réseau du GPMM

Plan de Gestion de La Documentation du GDIPM

Plan d'exploitation du GDIPM

Plan de maintenance du GDIPM

Plan Assurance Qualité (PAQ) des exploitants

Référentiels SNCF suivants :

IN 1709 - Prescriptions d'exploitation des installations de traction électrique par caténaires,

IN 3967 – Réglementation Travaux - Procédés d'assurance-chantier,

IN 3968 – Réglementation Travaux - Sécurité du personnel - Mesures complémentaire,

IN 3970 – Réglementation Travaux - Les trains-travaux,

IN 3971 – Réglementation Travaux - Lorrys-Wagons automoteurs,

IN 3973 – Réglementation Travaux - Organisation,

IN 3974 – Réglementation Travaux - Recueil de consignes travaux et documents d'organisation,

IN 3975 – Réglementation Travaux - Etablissement des Consignes de Protection,

IN 3976 – Réglementation Travaux - Assurer la mission de Responsable Planche Travaux,

IN 3977 – Réglementation Travaux - Assurer la mission de chef de Chantier,

IN 3978 – Réglementation Travaux - Modes opératoires Agents Circulation de double voie,

IN 3979 – Réglementation Travaux - Modes opératoires Agents Circulation de voie unique,

IN 3980 – Réglementation Travaux - Aide à l'appropriation de la réglementation travaux.

RH 0028 - Sécurité du personnel : protection des agents pendant leur intervention sur matériel roulant.

RH 0075 - Sécurité du personnel : prescriptions à observer par les agents travaillant sur les lignes de traction électrique à courant continu 1 500 V.

RH 0157 - RSPRF : généralités, définitions, déplacements ou stationnement dans l'enceinte du chemin de fer.

RH 0158 - RSPRF : mesures de sécurité à prendre lors des travaux sur les voies ou à proximité.

RH 0159 - RSPRF : règles de sécurité à appliquer par les agents chargés du nettoyage et du graissage des appareils (aiguilles...).

RH 0160 - RSPRF : règles de sécurité à appliquer par les mécaniciens appelés à intervenir sur certaines installations de sécurité.

RH 0320 - Sécurité du personnel : dispositions à observer pour assurer la sécurité du personnel effectuant des manœuvres ou participant à l'accompagnement des trains de travaux.

RH 0340 - Sécurité du personnel : prévention des risques dus à l'électricité. Dispositions à observer pour prévenir les risques et assurer la sécurité du personnel stationnant, se déplaçant ou travaillant dans l'environnement des installations électriques ferroviaires.

ANNEXE 2 : Glossaire - Définitions

Définitions des termes et abréviations conventionnelles utilisés dans le domaine de la sécurité ferroviaire

Accident : événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; ils sont ventilés suivant les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres ;

Accident grave : toute collision ou tout déraillement faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par "importants dommages" des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;

Agent-Circulation : agent quelles que soient ses autres fonctions Responsable de la sécurité du GDIPM des circulations et de l'organisation opérationnelle du mouvement des trains, des évolutions et des manœuvres sur un secteur-circulation.

Audit de sécurité : l'évaluation du fonctionnement d'une entité sur le plan de la sécurité en vue d'en assurer la maîtrise ;

Causes : les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à l'accident ou l'incident;

Circulation : terme général par lequel sont désignés à la fois les trains, les évolutions et les manœuvres.

Collision : impact entre un véhicule ferroviaire incorporé dans une circulation et, soit un autre véhicule ferroviaire incorporé dans une circulation (nez à nez, rattrapage ou prise en écharpe), soit un obstacle en dehors des passages à niveaux ;

Contrôle : activité de mesure, d'examen ou de vérification d'une ou de plusieurs caractéristiques d'un produit, d'une prestation ou d'un service en vue d'en établir sa conformité par rapport à des exigences spécifiées ;

Déraillement : effet résultant de la sortie accidentelle du rail d'au moins un essieu d'un véhicule ferroviaire incorporé dans une circulation ;

Dispositif de maintenance : ensemble des moyens humains, organisationnels, matériels (pièces de rechange et outillages) et immatériels (documentation technique et logiciels) nécessaires à la conception, à la réalisation, au suivi et à l'amélioration de la maintenance ;

Document de référence du réseau : document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure;

Dossier général de sécurité portuaire - DGSP : vise à définir, dans le cadre de la mise en œuvre d'un dispositif ORSEC, et compte tenu des particularités locales, le rôle et les responsabilités de l'ensemble des personnels concernés ainsi que la coordination de leurs

actions. Il précise en outre les modalités d'information du préfet et du gestionnaire d'infrastructure afin de permettre la mise en œuvre éventuelle d'un plan de secours spécialisé ou des dispositions particulières du plan ORSEC ;

DPSE – Dispositif de Pilotage de la Sécurité de l'Exploitation : organisation et dispositions établies par le GPMM pour assurer la gestion sûre de ses activités ;

EF - **Entreprise Ferroviaire** : une entreprise ferroviaire au sens de la directive 2001/14/CE et toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ceci englobe également les entreprises qui fournissent uniquement la traction ;

Entreprise réalisant du transport par fer : entreprise non titulaire d'un certificat de sécurité sur le RFN, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises par chemin de fer se limitant aux emprises du réseau ferré portuaire du GPMM ;

Engin moteur : véhicule ferroviaire ayant la capacité de se déplacer par ses propres moyens, notamment les machines (locomotives, locotracteurs) et les draisines ;

Enquête : une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;

EPSF : Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (créé par la loi du 5 janvier 2006) ;

Equipement (ou constituant) critique pour la sécurité : équipement (ou constituant) dont la défaillance est susceptible d'augmenter les risques relatifs à la sécurité des personnels, des usagers, des tiers et la protection de l'environnement lors de l'exploitation du système ferroviaire ;

Equipements d'infrastructure : ensemble des installations de sécurité et des installations techniques d'infrastructure ;

Evolution : déplacement d'un engin moteur ou d'un groupe d'engins moteurs, remorquant ou non un ou plusieurs véhicules sous la responsabilité du conducteur renseigné sur sa destination ; désigne également l'ensemble des véhicules déplacés. Les évolutions sont, sauf dispositions contraires du RSP soumises aux prescriptions concernant les trains;

Exploitant : personne exerçant des activités ferroviaires sur un réseau, notamment la gestion de l'infrastructure et l'exploitation de services de transport ;

Exploitation : ensemble des activités relatives au fonctionnement du système ferroviaire, notamment la maintenance, la préparation, la conduite des circulations et la gestion des circulations. L'exploitation concerne les équipements d'infrastructure, les matériels roulants, les procédures (documentation, communications, bouclage) et les personnels qui les mettent en œuvre ;

Exploitation dégradée : exploitation résultant d'un évènement imprévu qui interdit la fourniture du service normal ;

Fonction de sécurité : L'article 2 de l'arrêté du 30 juillet 2003 définit les fonctions de sécurité auxquelles peut être affecté le personnel. Les fonctions de sécurité exercées sur les VFP du GPMM sont les suivantes :

- **conducteur** : agent chargé de la conduite d'un engin moteur sur une voie ferrée ;

- **agent d'accompagnement** : agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé dans un train, tant en marche que lors des arrêts, de certaines tâches concernant la sécurité, notamment l'assistance au conducteur ;
- **agent formation** : agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé de l'application des règles relatives à la composition des trains ;
- **chef de la manœuvre** : agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé de la commande et de l'exécution d'une manœuvre ;
- **agent de desserte** : agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé de l'application des Instructions Locales Opérationnelles de desserte ; sur les lignes à trafic restreint, agent du train chargé de l'application du document correspondant ;
- **Agent-Circulation** : agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé d'assurer le service de la circulation des trains, des évolutions et des manœuvres;
- **reconnaisseur** : agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé des opérations de reconnaissance de l'aptitude au transport ;
- **garde :** agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé du cantonnement ;
- **garde de passage à niveau** : agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé de garder les barrières d'un passage à niveau ;
- **régulateur sous-stations** : agent chargé à partir d'un central sous-stations de l'exploitation des installations électriques de sa zone d'action ;
- **agent sécurité électrique** : agent chargé dans un établissement (gare, dépôt, etc.) de l'exploitation des caténaires secondaires ;
- **réalisateur** : agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé de l'application de la totalité des mesures réglementaires de sécurité incombant au service de maintenance de l'infrastructure pendant la durée des travaux ;
- **agent** sécurité **du personnel** : agent chargé de mettre en œuvre les mesures de protection du personnel vis-à-vis du risque ferroviaire ;
- **annonceur, sentinelle** : agent chargé de surveiller et de signaler l'approche des circulations dans les conditions prescrites par l'agent sécurité du personnel ;
- **mainteneur de l'infrastructure** : agent effectuant seul ou dirigeant des tâches de maintenance critiques pour la sécurité sur les installations techniques ou de sécurité de l'infrastructure, au sens du document de sécurité de l'exploitation ;

Gare : installation, quelle que soit par ailleurs sa désignation administrative, « ouverte au service de la circulation », c'est-à-dire comportant au moins un Agent-Circulation, ainsi que les aménagements nécessaires pour effectuer les opérations relatives à la circulation définies par les règlements. »

GDIPM - Gestionnaire Délégué Infrastructure du Port de Marseille : groupement d'entreprises chargé par délégation du GPMM de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ; comprend également la gestion des systèmes de sécurité de l'infrastructure ;

GI – Gestionnaire d'Infrastructure : entité chargé de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations de sécurité et des installations techniques ;

GID SNCF - Gestionnaire d'Infrastructure Délégué : Etablissement public et Industriel chargé de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations de sécurité et des installations techniques du RFN pour le compte du GI RFF;

GPMM : Grand Port Maritime de Marseille ;

Horaire de service : les données définissant tous les mouvements programmés des circulations sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire.

Incident : événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation des circulations et affectant la sécurité de l'exploitation

Infrastructure ferroviaire: la totalité des voies et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires pour assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils font partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers:

- Terrains;
- Corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc… :
  - quais à marchandises;
  - accotements et pistes;
  - murs de clôture, haies vives, palissades.
- Ouvrages d'art,
- Passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière;
- Superstructure, notamment:
  - rails, rails à gorge et contre-rails;
  - traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie;
- Chaussées des cours à marchandises, y compris les accès par route;
- Installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications;
  - bâtiments affectés aux dites installations;
- Installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation;
- Installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des circulations : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports ;

- Bâtiments affectés au service des infrastructures.

Inspection : activité de surveillance, vérification et suivi de l'état des procédures, méthodes, conditions d'exécution en vue de s'assurer du respect des exigences spécifiées pour la sécurité et la qualité ;

Installations de sécurité : ensemble reprenant les installations de signalisation (y compris les dispositifs permettant leur commande et leur contrôle), les installations de commande et de contrôle des appareils de voie et les enclenchements et détecteurs nécessaires à la sécurité des circulations (y compris ceux relatifs aux passages à niveau) ;

Installations simples : la définition est similaire à celle des installations simples sur le RFN.

Installations techniques d'infrastructure : ensemble comprenant la voie, les appareils de voie, les installations de gestion des circulations (postes d'aiguillage, télécommunications, ...), les installations de transformation et de transport de courant électrique (stations d'alimentation, caténaires, centraux de régulation du réseau de traction électrique, ...), les ouvrages d'art, les ouvrages en terre et les infrastructures associées dans les gares (quais, zones d'accès, ...) ;

Mainteneur de l'infrastructure : terme générique employé à la suite recouvrant toutes les spécialités (voie, SE, SM, caténaires, etc) ;

Manœuvre : Déplacement, guidé par signaux de manœuvre, par radio,..., d'engins moteurs remorquant ou non un ou plusieurs véhicules ou de véhicules non remorqués ; désigne également l'ensemble des véhicules déplacés ;

Marche à vue : conduite, prudente et sans dépasser la vitesse de 30 km/h, imposant au conducteur de régler sa vitesse en fonction de la voie qu'il aperçoit, de manière à pouvoir s'arrêter avant une queue de train, d'évolution ou de manœuvre, un signal d'arrêt ou un obstacle ;

Marche en manœuvre : conduite, prudente et sans dépasser la vitesse de 30 km/h, imposant au conducteur de se tenir prêt à obéir aux signaux qu'il pourrait rencontrer ou qui pourraient lui être faits ;

Marche prudente : conduite imposant au conducteur de franchir une partie de voie délimitée en réduisant sa vitesse en tenant compte de circonstances particulières ;

MD - Marchandises dangereuses : matière ou un objet qui, par ses caractéristiques physico-chimiques (toxicité, réactivité ...) peut présenter des risques pour l'homme, les biens et/ou l'environnement. Ces marchandises peuvent être transportées sous forme liquide ou solide. Ces substances ont souvent une concentration et une agressivité supérieures à celles des usages domestiques. Le transport des marchandises dangereuses est règlementé par l'arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (dit « Arrêté RID ») ;

Modification substantielle d'un système ou sous-système existant : toute modification nécessitant la reprise de la démonstration de sécurité exposée dans le dossier de sécurité ou, en l'absence d'un tel dossier, toute modification conduisant à un changement notable des fonctions de sécurité du système ou sous-système ou nécessitant l'emploi de technologies nouvelles.

Obstacle : tout ce qui peut se trouver à l'intérieur du gabarit à l'exception des personnes, notamment les matériels roulants autres que des trains (engins de manœuvres, trains de travaux, engins ferroviaires de travaux, ...), des évolutions ou des manœuvres et les objets

fixes (heurtoirs, ...) ou engageant provisoirement le gabarit (arbres, rochers, animaux, véhicules routiers sur un passage à niveau ou en tout autre point, ...) ;

Opérateur Ferroviaire : terme désignant à la fois les entreprises ferroviaires et les entreprises réalisant du transport par fer.

Passage à niveau (PN / TR) : passage à niveau d'une route et d'une voie de chemin de fer autorisé par le GDIPM ; est considérée comme route toute voie publique ou privée ouverte à la circulation de personnes ou de véhicules ; Les passages à niveau sont classés en 4 catégories (Arrêté du 18 mars 1991). Pour mémoire :

1. Les PN / TR équipés de barrières ou demi barrières.

Ils peuvent être :

- Gardé **Passage à niveau à protection manuelle** : passage à niveau pour lequel l'approche des circulations ferroviaires est signalée aux usagers de la route par un agent habilité à cet effet ;
- **Passage à niveau avec protection automatique** : passage à niveau dont l'approche des circulations ferroviaires est signalée aux usagers de la route par une signalisation automatique lumineuse et sonore et la fermeture automatique des barrières. On distingue donc dans cette catégorie :

2. Les PN / TR à SAL 0 : sans barrière

3. Les PN / TR à SAL 2 ; deux barrières implantées à gauche da la chaussée

4. Les PN / TR non équipés de barrières ; ils sont équipés de croix de St André complétées ou non de panneaux imposant l'arrêt des circulations routières du type STOP

Personnel, agent : employé travaillant dans l'exercice de ses fonctions pour le compte d'un exploitant ou d'un sous-traitant ;

Poste : installation d'infrastructure comportant la manœuvre de signaux et éventuellement d'appareils de voie. Certains groupes de leviers de commande, sous la dépendance d'un poste, sont désignés « Point » ;

Pilote d'incident : représentant unique du GDIPM auprès des différentes autorités administratives et des services de secours en opération sur les lieux de l'incident ou de l'accident ; il est chargé de lancer les avis et de faire prendre immédiatement par la gare du lieu de l'accident les mesures immédiates de protection réglementaires.

RAT - Reconnaissance de l'aptitude au transport : opération, réalisée par du personnel spécifiquement formé et habilité, consistant à effectuer un examen visuel, de chaque côté, des véhicules ferroviaires et de leurs chargements, afin de s'assurer que les envois ne présentent pas de risque pour la sécurité des circulations, des personnes et des biens ;

Règles de maintenance : ensemble des prescriptions concernant la périodicité, les critères d'intervention et la consistance des travaux relatifs aux différentes opérations d'entretien préventif, correctif et évolutif de chaque élément à maintenir ;

Répartition : l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par un gestionnaire d'infrastructure;

Réseau : ensemble de l'infrastructure ferroviaire appartenant à un GI et/ou gérée par lui ;

Responsable de la gestion de l'infrastructure : la ou les personnes chargée(s) des fonctions de gestion de l'infrastructure d'un réseau, notamment la gestion des circulations et la maintenance de l'infrastructure ;

Retour d'expérience - REX : dispositif d'analyse des résultats de la production effectuée afin de prévenir le retour d'événements présentant des risques pour la sécurité et de renforcer ainsi sa maîtrise ; il comprend la définition des événements à prendre en considération, le recueil, l'enregistrement, l'analyse et l'exploitation des informations et la diffusion des enseignements tirés ;

RFN - Réseau ferré national

RFP - Réseau ferré Portuaire

RQGD - Responsable Qualité et Gestion Documentaire

Risques ferroviaires : ensemble des risques professionnels spécifiques engendrés par les circulations ferroviaires et par les installations électriques ferroviaires ;

RSE – Règlement de Sécurité de l'Exploitation : définit les dispositions générales en vue d'assurer la sécurité des usagers, des personnels, des tiers et la protection de l'environnement lors de l'exploitation des lignes du réseau ferré portuaire du GPMM ;

RSP – Règlement de Sécurité Portuaire : définit les conditions d'application du RSE en vue d'assurer la sécurité des circulations lors de l'exploitation des lignes du réseau ferré portuaire du GPMM.

Sécurité de l'exploitation : ensemble des dispositions que prennent les exploitants, en application de la réglementation en vigueur, afin de maîtriser en toutes circonstances la sûreté de fonctionnement du système, et notamment les défaillances des constituants critiques pour la sécurité du système ferroviaire ;

Sillon : la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train ou une évolution donné d'un point à un autre à un moment donné;

STEM - Surveillance des trains en marche

Système ou sous-système nouveau : système ou sous-système qui n'a pas déjà fait l'objet d'une autorisation de mise en exploitation commerciale ;

Système de signalisation : ensemble comprenant les ordres et informations relatifs à la circulation donnés au conducteur d'une circulation et/ou à l'automatisme embarqué, ainsi que les formes et supports physiques utilisés (installations de signalisation). Il peut notamment être utilisé pour délivrer les informations relatives aux vitesses, au gabarit,…

Système ferroviaire l'ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans la gestion et l'exploitation du système dans son ensemble;

Train : engin moteur ou groupe d'engins moteurs remorquant ou non un ou plusieurs véhicules, circulant en suivant une marche tracée, ou en marche indéterminée, ou bien selon un régime spécial (trains de travaux, draisines,...).

Train de travaux : train constitué pour les besoins du GDIPM pour assurer la desserte des chantiers de travaux ou l'acheminement de matériels ou matériaux nécessaires à l'exécution des travaux (trains de ballast, draisines, bourreuses, ...) ;

Transport exceptionnel : train ne répondant pas à toutes les exigences de compatibilité avec les caractéristiques de l'infrastructure de par ses dimensions, son poids ou son

conditionnement, et qui de ce fait ne peut être admis que sous réserve de conditions techniques ou d'exploitation particulières ;

Véhicule ferroviaire : matériel mobile roulant exclusivement sur rails ; on distingue les engins moteurs et les véhicules remorqués (wagons, engins moteurs « remorqués en véhicule » ne participant pas à la traction) ;

VFP - Voies ferrées portuaires

Voie principale - VP : toute voie affectée à la circulation des trains ou des évolutions entre les gares ou dans les gares, notamment celles affectées à la réception ou au départ et certaines voies de circulation intérieures ;

Voie de service - VS : toute voie autre qu'une voie principale ; tout conducteur y observe la marche en manœuvre sauf dispositions plus restrictives ;

Glossaire des termes propres à la traction électrique

Agent sécurité électrique (Agent E) : Agent chargé, dans un établissement (gare, dépôt, ...), de l'exploitation, des caténaires secondaires ;

Appareil d'interruption : Appareil permettant : d'assurer :

- une continuité électrique lorsqu'il est fermé,

- d'interrompre une continuité électrique lorsqu'il est ouvert ;

Caténaire : ensemble des installations distribuant le courant aux engins moteurs électriques par l'intermédiaire de pantographes ;

Elle est constituée par les fils de contact, les conducteurs d'alimentation, les autres éléments comme les lignes aériennes de câbles porteurs, les feeders, les pendules,…ainsi que toutes les pièces intercalées entre ces éléments et les isolateurs séparant les parties sous tension des supports ou les caténaires entre elles, jusqu'aux appareils d'interruption ou aux transformateurs séparant les installations annexes qu'elle alimente (réchauffeur d'aiguilles, ...) ;

Les caténaires sont classées en deux catégories :

- l**es caténaires primaires** dont l'exploitation est assurée par le régulateur sous-station,
- l**es caténaires secondaires** dont l'exploitation est assurée par l'agent sécurité-électrique.

Central sous-stations (C.S.S.) : Poste à partir duquel le régulateur sous-stations (RSS)

- assure la télécommande des sous-stations, des postes de traction électrique, de certains appareils d'interruption,

- exploite les installations de traction électrique ;

Circuit de retour du courant de traction (C.R.C.T.) : Ensemble du circuit électrique (rails de roulement, connexions électriques, ...) permettant le retour du courant de traction aux sous- stations ;

Circuit en charge : Circuit dans lequel s'opère un débit de courant électrique ;

Circuit à vide : Circuit **sans** débit appréciable de courant électrique ;

Circulation électrique : toute circulation comportant au moins un pantographe (engin moteur électrique, Wagon pantographe, ..) constitue une circulation électrique, sauf assurance que le pantographe est et restera baissé ;

Commutateur (KD):Appareil d'interruption, manœuvrable à vide seulement, permettant d'alimenter une caténaire soit à partir de sa source habituelle (position normale de l'appareil) soit à partir d'une source de secours (position renversée de l`appareil), mais ne permettant pas de l'isoler ;

Coupure d'urgence : suppression de la tension d'alimentation d'une installation de traction électrique par les moyens les plus rapides ;

Disjoncteur (D.) : Appareil d'interruption, manœuvrable à vide ou en charge, destiné à ouvrir ou fermer un circuit et capable d'interrompre automatiquement un courant de défaut;

Dispositif d'urgence (D.U.) : Appareil de commande permettant d'obtenir, en cas de danger, la suppression de la tension d'alimentation par couverture d'un disjoncteur ou d'un interrupteur alimentant des caténaires secondaires ;

Feeder d'alimentation : Conducteur, (ou groupe de conducteurs) destiné à relier un appareil d'Interruption d'une sous-station ou d'un poste de traction électrique à la caténaire (ou à une herse d'alimentation) ;

Herse d'alimentation : Installation comportant plusieurs appareils d interruption groupés sur plusieurs supports réunis ;

Installation annexe : Installation telle que réchauffage d`aiguilles, préconditionnement, alimentation de station radio, … alimentée par intermédiaire des caténaires mais ne faisant pas partie des Installations de traction électriques dont elle est séparée par un appareil d`interruption ou un transformateur ;

Interrupteur (I.) : Appareil d'interruption, manœuvrable à vide ou en charge, destiné à ouvrir ou fermer volontairement un circuit .Certains interrupteurs peuvent s ouvrir automatiquement ;

Poste de traction électrique : Installation désignée comme telle comportant un ou plusieurs appareils d`interruption groupés dans un local, dans un enclos ou sur des supports ;

Régulateur sous-stations (R.S.S.) : Agent chargé, à partir d'un central sous- stations, de l'exploitation des Installations de traction électrique de sa zone d'action ;

Secteur (Sr.) : Ensemble des installations alimentées normalement par un ou plusieurs disjoncteurs ;

Secteur circulation : sous ensemble d'une ligne disposant des installations permettant de modifier l'ordre de circulation des circulations ;

Section commutable : Partie de caténaire pouvant être alimentée sous des tensions différentes ;

Section de séparation : Partie de caténaire comportant, à chaque extrémité, un sectionnement destiné à éviter le pontage, par les pantographes d'une circulation, des caténaires situées de part et d'autre de cette section ;

Section élémentaire : Plus petit élément de caténaire pouvant être isolé des éléments encadrants par un ou plusieurs appareils d interruption ;

Sectionnement : Dispositif assurant la séparation de la caténaire entre deux éléments voisins pouvant être Isolés électriquement l'un de l'autre. Ce dispositif, sectionnement à lame d'air ou isolateur de section, permet le passage du pantographe ;

Sectionneur (Sect.) : Appareil d'interruption destiné à ouvrir ou fermer volontairement un circuit. Les sectionneurs ne peuvent être ouverts qu'à vide, c'est à dire en l'absence de tout captage d'énergie par pantographe ou installation annexe Certains sectionneurs peuvent s'ouvrir automatiquement ;

Sectionneur à talon de mise au rail : Sectionneur reliant, dans sa position d'ouverture, la caténaire privée de tension au Circuit de Retour du Courant de Traction (C.R.C.T.) ;

Service de la traction électrique : Ensemble des opérations permettant d'assurer:

l'alimentation des caténaires

la notification des consignations C

le traitement des incidents (coupure d'urgence, avarie,…) ;

Sous-secteur (S.Sr.) : Certaines sections élémentaires ou groupes de sections élémentaires faisant partie d'un même secteur et pouvant être isolés par un ou plusieurs interrupteurs constituent un sous-secteur ;

Sous-station : Installation transformant le courant haute tension pour lui donner les caractéristiques compatibles à l'alimentation des installations de traction électrique.

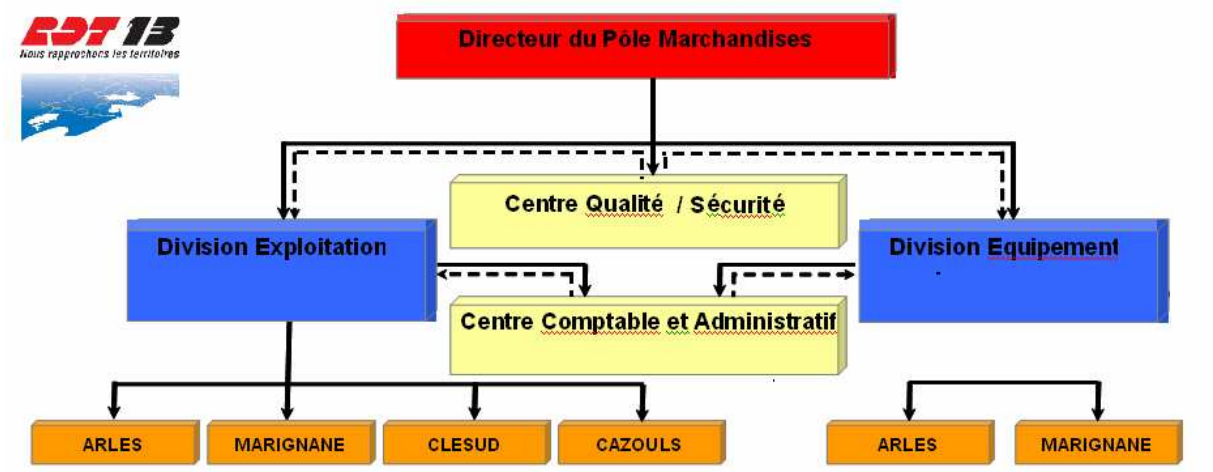
ANNEXE 3 : L'organisation de la sécurité de l'entreprise RDT13

L'organisation, les méthodes ainsi que les moyens mis en œuvre pour la prise en charge de la sécurité chez RDT 13 répondent à deux objectifs : ceux fixés par la réglementation et ceux fixés par la politique de sécurité définie par la Direction de l'Entreprise.

La RDT 13 est organisée en deux Pôles. Le Pôle Voyageurs est basé à Aix en Provence et le Pôle Marchandises, traitant spécifiquement des activités ferroviaires et qui est basé à Arles.

1.0.5.1.1. L'organisation détaillée du Pôle Marchandises RDT13

L'organisation détaillée de Pôle Marchandises est illustrée dans l'organigramme ci-dessous.



Assisté du Centre Qualité / Sécurité, le Directeur du Pôle Marchandises de la RDT 13 élabore la politique de sécurité annuelle de l'entreprise.

Il a sous responsabilité les entités suivantes :

Le Centre Comptable et Administratif, en charge de la gestion administrative et comptable des activités.

Le Centre Qualité / Sécurité, responsable de la bonne application des procédures liées à la sécurité définies dans les référentiels de l'entreprise. A ce titre, il est impliqué dans toute décision ayant un lien direct ou indirect avec la sécurité.

La Division Exploitation, chargée d'organiser et d'optimiser l'exploitation des différents sites. C'est aussi dans cette division qu'est assuré l'entretien du parc de matériel roulant, avec des opérations aussi bien préventives que curatives.

La Division Equipement, qui assure l'entretien des voies et des bâtiments dont la RDT13 est chargée de la gestion.

1.0.5.1.2. Le management de la sécurité dans le Pôle Marchandises RDT13

La politique de management de la sécurité s'articule autour de quatre thèmes :

- Les acteurs : formations, habilitations, suivis,…
- Les processus : veille et amélioration continue,
- Les procédures opérationnelles : vérification de leur bonne application,
- Le matériel : respect des schémas de maintenance.

En parallèle de ces axes prioritaires, des actions permanentes sont aussi mises en place :

- Ecoute interne et externe : prise en compte des remontées terrain et clients,
- Implication du personnel : appropriation de la politique sécurité par les agents,
- Démarche d'amélioration continue : retours d'expérience.

Le système de contrôle de la sécurité de la RDT 13 repose sur :

- Les contrôles internes qui alimentent le plan de veille (KN1 et KN2),
- Les audits de sécurité (évaluation méthodique et périodique des activités),
- La traçabilité (vérification, suivi et archivage de la documentation),
- Les retours d'expérience (REX),
- La méthode PDCA (Plan – Do – Act –Check).

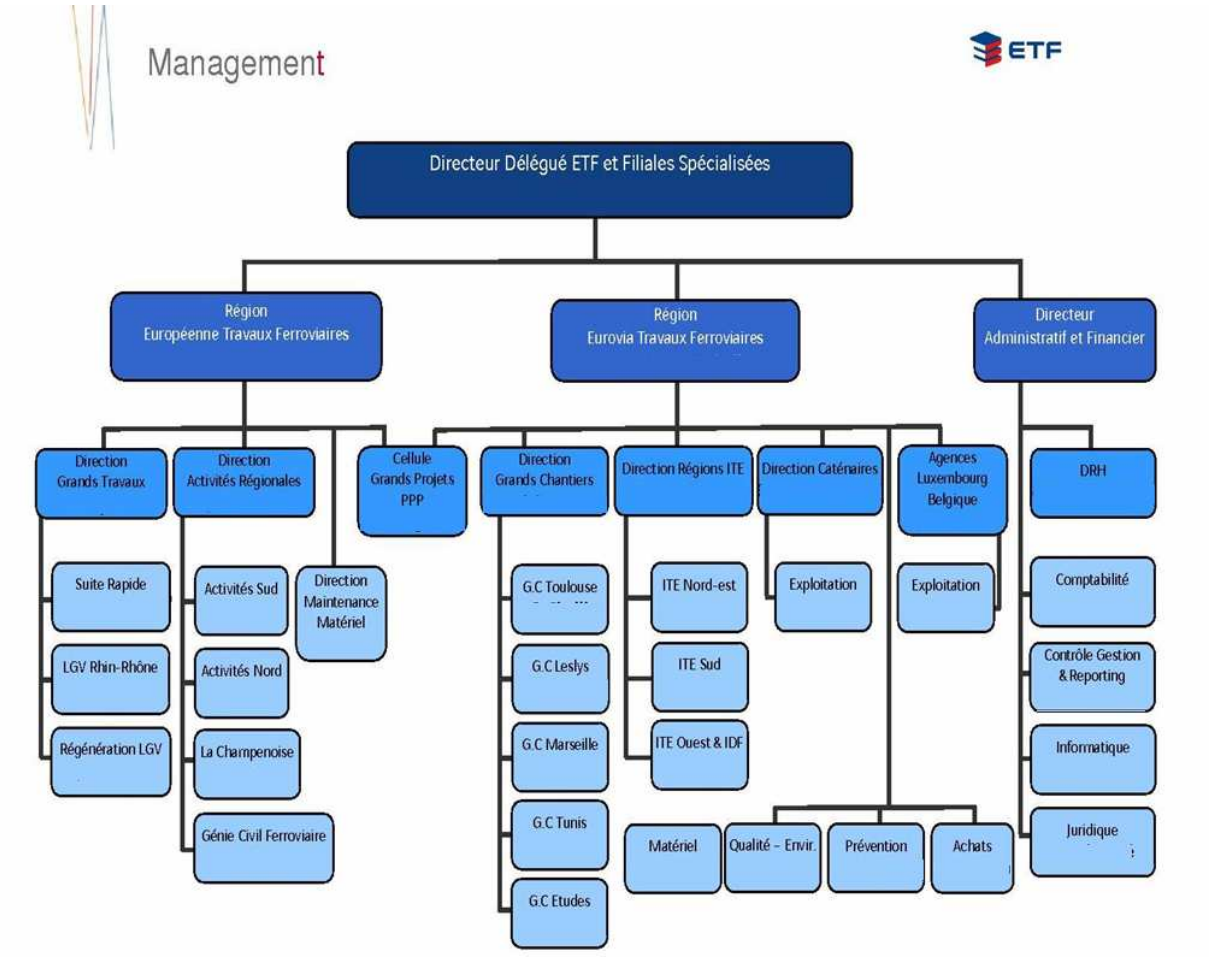
ANNEXE 4 : L'organisation de la sécurité de l'entreprise ETF

La Direction Générale d'ETF définit la Politique Qualité et Sécurité.

Les axes de cette politique sont déclinés annuellement en objectifs suivis par des indicateurs à tous les niveaux de l'organisation (Régions et Agences). Les plans d'actions sont suivis tout au long de l'année.

Une revue de Direction réalisée jusqu'au niveau des agences permet de dresser le bilan sur l'efficacité du système et des actions engagées.

L'organisation d'ETF est décrite dans l'organigramme suivant :



La structure opérationnelle

L'encadrement est responsable de l'application de la politique et des procédures du système de management.

Des définitions de fonctions ainsi que les pouvoirs associés sont accessibles par le système de management.

Les délégations de pouvoirs accordées aux différents niveaux hiérarchiques sont centralisées par le service juridique du CSP (centre de services partagés).

A ces délégations de pouvoirs sont associées les formations nécessaires pour assurer la fonction dans le respect de la réglementation et de la politique du groupe EUROVIA et conformément aux dispositions du système de management.

L'organisation opérationnelle d'EUROVIA en France est composée de filiales et d'agences regroupées en Régions au sein de chaque Délégation.

Dans cette organisation ETF apparaît donc comme une Région de la Délégation baptisée « filiales spécialisées ».

La structure fonctionnelle

le centre de services partagés :

Sous l'autorité hiérarchique du directeur délégué et l'autorité fonctionnelle des représentants des services centraux, il intervient en support de la structure opérationnelle.

les services supports dans les entités

Sous l'autorité directe du responsable de l'entité et en liaison fonctionnelle avec le CSP, ils interviennent en support de l'activité de l'entité.

Les services centraux du groupe EUROVIA interviennent en support de la Délégation.

Les fonctions Qualité Sécurité Environnement

Elles sont assurées à deux niveaux :

- par les Délégués Qualité Sécurité Environnement (DQSE) intervenant au niveau de la Délégation et d'une Région (ETF et Européenne de travaux ferroviaires) en liaison fonctionnelle avec les représentants des fonctions QSE des services centraux,

- par les correspondants des fonctions Qualité Sécurité Environnement qui interviennent, sous l'autorité des directions des agences, en liaison fonctionnelle avec le DQSE.

L'ingénieur prévention national d'ETF servira d'expert sécurité dans l'organisation du GDIPM pour le GPMM. La veille réglementaire fait également partie intégrante de ces fonctions.

Le système de management QSHE d'ETF

Il décrit les règles applicables pour réaliser nos activités dans le respect des directives internes et de la réglementation. Il s'applique à l'ensemble des métiers du groupe.

Il est établi de manière à satisfaire les exigences de :

- la norme ISO 9001 "système de management de la qualité" : ETF détient une certification de type ISO 9000 depuis 1998,
- la norme ISO 14001 "système de management environnemental" : ETF prend en compte les divers thèmes du développement d'une démarche environnementale, mais n'a pas, à ce jour, d'objectif de certification,
- le référentiel OHSAS 18001 "système de management de la santé et la sécurité au travail" : L'ensemble des 3 Agences régionales ITE de ETF est certifié MASE pour répondre au mieux aux demandes de ses Clients.

ANNEXE 5 : L'organisation de la sécurité du groupe VFLI

Au niveau national, le Directeur de la production assure le pilotage général des activités de production de toutes les sociétés du groupe. Il fixe notamment les objectifs de sécurité et de qualité, et valide les moyens à mettre en œuvre.

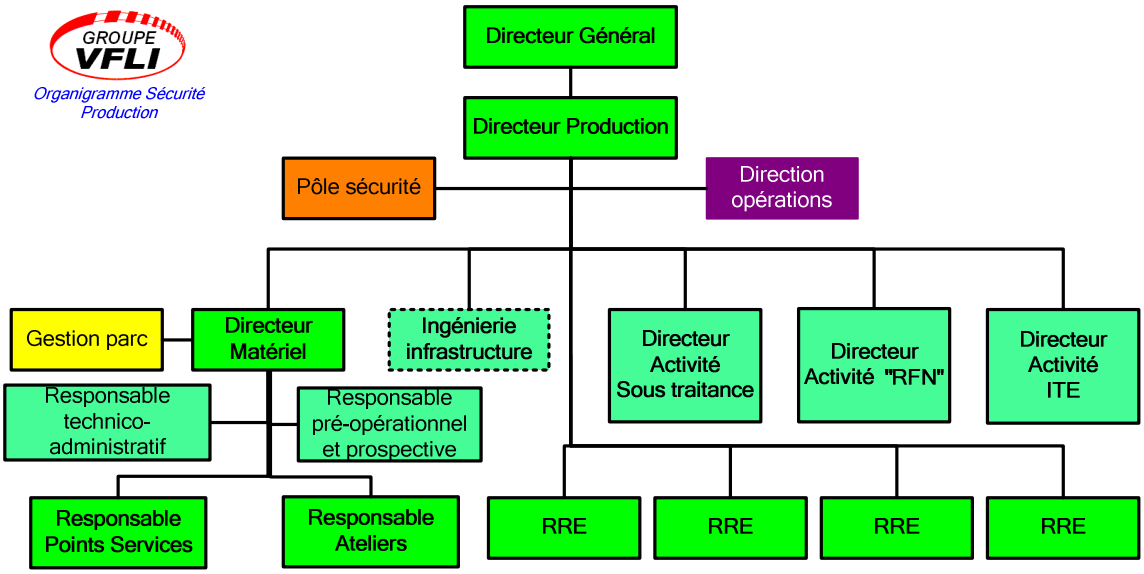
Le Directeur de la production est assisté :

- de directeurs d'activité (RFN, ITE, Sous-traitance),
- d'un pôle d'appui (pôle sécurité) constitué d'experts chargés de l'animation sécurité, de conseil et de la veille sécurité de niveau 2.

Au niveau régional, 4 responsables régionaux exploitation (RRE) pilotent l'activité exploitation de leur région et suivent notamment la qualité et la sécurité de la production. Assistés d'un ou plusieurs adjoints, ils sont responsables de la veille sécurité de premier niveau.

Au niveau local, des opérateurs chargés de la production dirigés par un chef de site qui assure l'organisation opérationnelle journalière de la production.

Le chef de site assure également, par délégation du RRE, les contrôles de niveau 1, l'alimentation et le suivi du plan de veille du site.



Constitution du pôle Sécurité VFLI

Le pôle Sécurité est un pôle d'appui constitué d'experts chargés de l'animation sécurité, du conseil et de la veille sécurité de niveau national. Il est sous la responsabilité du Directeur de la production. Il est composé des personnes suivantes :

Un responsable du pôle, responsable hiérarchique du pôle S, qui anime la sécurité, pilote la veille de second niveau, le REX et l'élaboration des dossiers sécurité, et assure le bouclage des actions et décisions. Il est sous la responsabilité directe du Directeur de la production.

Des experts métiers :

un expert conduite qui pour sa spécialité, anime la sécurité, réalise les contrôles de second niveau, anime le REX, conseille les Responsable Régionaux, rédige des documents métiers et prescriptifs, évalue et suit les compétences des responsables conduite,

un expert chargé de la veille sécurité sur les sites industriels qui pour sa spécialité, organise le dispositif de surveillance, élabore et utilise les outils contribuant à la veille sécurité, participe à la réalisation des audits et contrôles de second niveau, rend compte au responsable veille sécurité groupe,

un expert exploitation RFN qui pour sa spécialité, anime la sécurité, réalise les contrôles de second niveau, anime le REX, conseille les Responsable Régionaux, rédige des documents métiers et prescriptifs,

un responsable veille sécurité qui organise le dispositif de surveillance, élabore et utilise les outils contribuant à la veille sécurité, participe à la réalisation des audits et contrôles de second niveau, conseille le responsable du pôle sur les orientations sécurité.

Ces deux derniers auront dans leur périmètre de compétence l'activité GDIPM du GPMM.

Un gestionnaire de la documentation groupe VFLI (GESDOC) qui organise les moyens à mettre en œuvre pour assurer la maîtrise de la documentation interne et externe, gère les documents émis par le siège, anime les GESDOC locaux, veille au respect du dispositif de gestion des documents.

ANNEXE 6: L'organisation de la sécurité de l'entreprise d'INEXIA

La sécurité est une valeur essentielle à INEXIA ; elle est une composante stratégique de son activité.

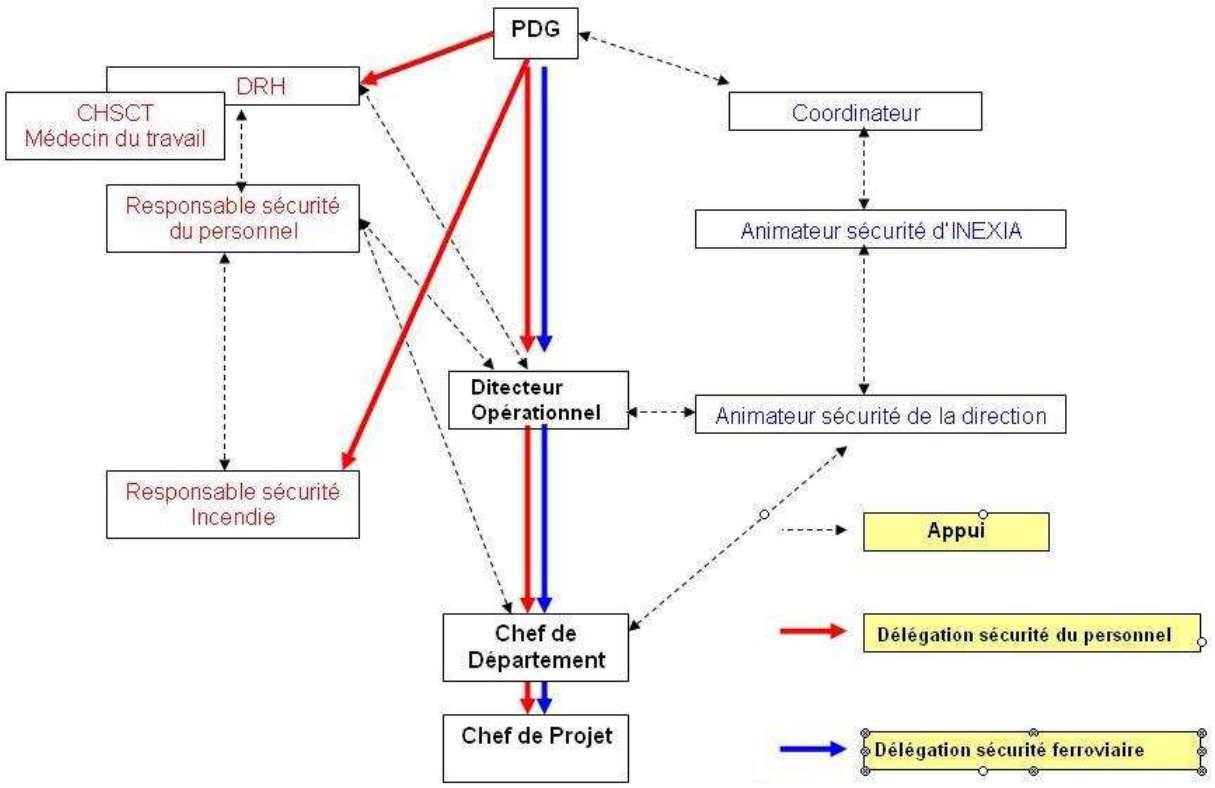
La Direction d'INEXIA est organisée pour atteindre les objectifs de sécurité de l'entreprise dans le cadre des missions qui lui sont attribuées.

Le management de la sécurité s'appuie sur le management de la qualité ; il le consolide sur les points identifiés comme critiques pour la sécurité.

Le système de management de la sécurité couvre en particulier 2 domaines :

- La sécurité du personnel notamment vis-à-vis du risque ferroviaire.
- La sécurité de la production ferroviaire :
  - dans les activités de conception,
  - dans les phases réalisation (lors de la construction, de l'exploitation et de la maintenance des ouvrages).

L'organisation du management de la sécurité d'INEXIA est décrite dans l'organigramme suivant :



Responsabilités des différents acteurs de la ligne du management de la sécurité ferroviaire de l'entreprise INEXIA :

Le Coordinateur du management de la sécurité, membre du comité de direction, pilote de manière opérationnelle le Système de management de la sécurité de la Direction d'INEXIA.

Il rédige ou fait rédiger le plan d'action sécurité (PAS) annuel pour l'aspect sécurité ferroviaire, il pilote le KN2 et le REX.

Il est chargé d'assurer l'intégration et le suivi de la démarche sécurité dans la démarche qualité ; il est chargé d'assurer l'animation et la cohérence des démarches sécurité du personnel et sécurité.

Il rend compte au comité de direction, dont il est le référent sécurité,

Il est assisté pour cette mission par l'animateur sécurité ferroviaire d'INEXIA et par un animateur sécurité par direction opérationnelle.

La ligne hiérarchique :

Elle représente l'implication de l'entreprise dans la démarche sécurité.

Chacun à son niveau hiérarchique est chargé de vérifier l'application effective des mesures de sécurité. La hiérarchie définie elle-même les moyens à mettre en œuvre pour aboutir aux résultats attendus.

Les directeurs opérationnels :

Les Directeurs opérationnels pilotent les départements de leur Direction Ils sont responsables de la sécurité des salariés qui leur sont rattachés. A ce titre, ils sont responsables du management de la sécurité de l'ensemble de leurs directions et reçoivent une délégation du PDG dans ce sens.

Les chefs de département :

Ils garantissent la production de leurs départements au regard de la sécurité,

Ils s'assurent de la réalisation de contrôles de niveau 1 de l'ensemble de leurs départements.

Ils veillent à la cohérence des formations et des compétences de leurs salariés aux postes tenus, veillent à l'adéquation des ressources au travail demandé, délivrent les habilitations du personnel de leurs départements,

Ils analysent les risques de nouveaux projets et prennent les mesures adéquates.

Ils coordonnent l'action des Domaines, Groupes, pôles notamment en ce qui concerne la formation et le PAS ainsi que la mise en place et le suivi du dispositif de management de la sécurité,

Ils contribuent à la déclinaison des objectifs dont ceux relatifs à la sécurité en relation avec la Direction d'INEXIA.

Ils sont assistés par les animateurs Sécurité de leur direction.

Les chefs de projet :

Les chefs de projet sont responsables du projet par délégation formelle de leurs chefs de département.

Ils garantissent la production de leurs projets au regard de la sécurité, s'assurent de la réalisation de contrôles de niveau 1 de l'ensemble des personnels de leurs projets et du suivi d'un plan de veille globale,

Ils analysent les risques de nouveaux projets et prennent les mesures adéquates.

Ils contribuent à la déclinaison des objectifs dont ceux relatifs à la sécurité en relation avec la Direction d'INEXIA.

ANNEXE 7 : Missions des membres de l'équipe opérationnelle du GDIPM

Le Responsable de la sécurité du GDIPM

Ce poste est tenu par un agent de VFLI de niveau cadre qui a les missions et fonctions suivantes :

- il assure la direction des différents chantiers et équipes du site,
- il doit coordonner l'ensemble des activités du site dans un souci d'efficacité tout en respectant les objectifs fixés par le comité de pilotage du GDIPM,
- il valise le plan annuel de maintenance ainsi que le programme circulation,
- en tant que responsable sécurité, Il a en charge l'animation sécurité du site. Ainsi, pour l'ensemble des opérations sécurité du site y compris sécurité du personnel, il doit notamment :
  - en relation avec INEXIA, valider le rapport annuel de sécurité de l'exploitation que le GPMM remet à l'EPSF,
  - en relation avec le pôle sécurité VFLI, s'assurer de la certification des EF qui circuleront sur le réseau VFP,
  - définir annuellement les objectifs locaux de sécurité et en assurer le suivi,
  - analyser les rapports d'audits et de contrôle de niveau 2 (KN2),
  - s'assurer de la réalisation de la veille de niveau 1 et de la mise en œuvre des actions de redressement et de bouclage,
  - mettre en place des plans d'actions spécifiques « post-audit/KN » et assurer le bouclage de ces actions,
  - valider les Instructions locales.
- il est force de proposition pour toute évolution organisationnelle, en recherchant notamment des pistes d'optimisation et de rationalisation du réseau ferré portuaire, et devra mettre en place et accompagner les changements d'organisation,
- il doit animer les relations avec le port, les clients ITE et les opérateurs ferroviaires afin d'anticiper leurs besoins,
- il doit gérer les différents budgets qui lui seront alloués par le GDIPM (budget de fonctionnement, budget formation…),
- il a également en charge la gestion RH du personnel du site (mise en place, instruction des dossiers disciplinaires…) et la validation du plan annuel de formation,
- il est sur site le représentant unique du GDIPM pour le GPMM et pour tous les autres organismes externes,
- il participe aux réunions du Comité de Pilotage,
- il est en remplacement mutuel avec le Responsable exploitation du GDIPM.

Le Responsable maintenance du GDIPM, Dirigeant Maintenance Bassins Ouest

Ce poste est tenu par un agent cadre de RDT 13. Il a notamment en charge :

- en liaison avec le Responsable de la sécurité du GDIPM et le GPMM, l'élaboration du plan annuel de maintenance et d'entretien et le planning d'intervention,
- la définition du plan de charge des moyens humains et matériel,
- l'assistance maintenance au Responsable de la sécurité du GDIPM,
- en liaison avec le Responsable exploitation du GDIPM, l'établissement des contrats de travaux et la définition des mesures de sécurité à prendre par les opérateurs de maintenance,
- la responsabilité hiérarchique des agents chargés de la maintenance,
- les missions de veille et de gestion sécurité liés à la maintenance (contrôle de niveau 1, plan de veille, retour d'expérience, analyse des incidents…),
- la mise en œuvre et la supervision de l'exécution des travaux,
- la mise en place d'actions de redressement après contrôles et audits,
- la vérification régulière de la conformité des travaux et la validation de la réception,
- les commandes courantes de fournitures, outillage et consommables du chantier,
- l'élaboration du plan annuel de formation des opérateurs maintenance,
- l'habilitation du personnel de maintenance,
- pour l'analyse des risques en matière de sécurité du personnel :
    - la participation à l'élaboration des plans de prévention,
    - la participation à l'élaboration du document unique et sa mise à jour,
    - le suivi quotidien de la qualité de la production maintenance.
- il est le remplaçant du Responsable de la sécurité du GDIPM pendant ses absences,
- il est en remplacement mutuel avec le Dirigeant Maintenance Bassins Est.

Le Dirigeant Maintenance Bassins Est

Ce poste est sera tenu par un agent, de niveau cadre, de ETF.

Il a notamment en charge :

- en liaison avec le Responsable de la sécurité du GDIPM et le GPMM, l'élaboration du plan annuel de maintenance et d'entretien et le planning d'intervention,
- la définition du plan de charge des moyens humains et matériel,
- l'assistance maintenance au Responsable de la sécurité du GDIPM,
- en liaison avec le Responsable exploitation du GDIPM, l'établissement des contrats de travaux et la définition des mesures de sécurité à prendre par les opérateurs de maintenance,

- la responsabilité hiérarchique des agents chargés de la maintenance,
- les missions de veille et de gestion sécurité liés à la maintenance (contrôle de niveau 1, plan de veille, retour d'expérience, analyse des incidents…),
- la mise en œuvre et la supervision de l'exécution des travaux,
- la mise en place d'actions de redressement après contrôles et audits,
- la vérification régulière de la conformité des travaux et la validation de la réception,
- les commandes courantes de fournitures, outillage et consommables du chantier,
- l'élaboration du plan annuel de formation des opérateurs maintenance,
- l'habilitation du personnel de maintenance,
- pour l'analyse des risques en matière de sécurité du personnel :
  - la participation à l'élaboration des plans de prévention,
  - la participation à l'élaboration du document unique et sa mise à jour,
  - le suivi quotidien de la qualité de la production maintenance.
- il est en remplacement mutuel avec le Responsable maintenance du GDIPM.

Le Responsable exploitation du GDIPM

Ce poste est tenu par un agent de VFLI de niveau cadre. Il a notamment en charge :

- la responsabilité hiérarchique des agents chargés de l'exploitation et de la gestion des circulations,
- l'assistance exploitation au Responsable de la sécurité du GDIPM,
- l'élaboration et le suivi des Instructions Locales d'Exploitation,
- l'élaboration du plan annuel de formation des opérateurs circulation,
- l'habilitation des opérateurs circulation,
- la présentation des installations « dites simples » (points, autorisation de campagne…) et du RSE aux opérateurs ferroviaires,
- la programmation du personnel de réserve,
- les missions de veille et gestion de la sécurité exploitation :
  - l'analyse des risques et les études GAME lors des évolutions technologiques ou organisationnelles,
  - les contrôles de niveau 1,
  - le suivi du plan de veille,
  - l'analyse des incidents,
  - la mise en œuvre d'actions de redressement,
  - l'animation du Retour d'expérience (REX),
- l'analyse des risques en matière de sécurité du personnel :

- la participation à l'élaboration des plans de prévention,
- la participation à l'élaboration du document unique et sa mise à jour.

- en liaison avec RFF, le GID SNCF, les différents opérateurs ferroviaires et les clients, l'établissement des différents programmes de circulation et de dessertes et leur adaptation jusqu'à J-1 (La gestion de la concomitance d'activité au quotidien étant assurée par les opérateurs circulation). Pour ce faire, il instruira pour le compte du GPMM les demandes de sillons émanant de RFF, des opérateurs ferroviaires et des autres demandeurs y compris les sillons de dernière minute (SDM). Pendant ses absences (les WE par exemple), le traitement des SDM sera à la charge de l'Agent-Circulation concerné (lieu origine ou de destination de la circulation).
- en liaison avec le GPMM et les différents opérateurs ferroviaires, le traitement des demandes d'attribution de voies sur les faisceaux du GPMM.
- en liaison avec le responsable maintenance du GDIPM, la programmation des différents travaux en fonction des contraintes circulation et la définition des mesures de protection à prendre pour ces travaux.

Il a à sa disposition l'outil HOUAT, application informatique RFF/GID SNCF, qui lui permet de consulter l'ensemble des sillons programmés par RFF sur le RFN.

Il est en remplacement mutuel avec le Responsable de la sécurité du GDIPM.

Le Responsable Qualité et Gestion documentaire

Ce poste est tenu par un agent de maîtrise d'INEXIA. Il a notamment en charge :

- l'assistance qualité au Responsable de la sécurité du GDIPM,
- l'élaboration du plan d'assurance qualité (PAQ),
- le suivi de la qualité de la production exploitation et maintenance avec notamment l'analyse des différents reporting,
- le suivi de l'utilisation des sillons demandés,
- la mise en place d'un suivi permettant la taxation :
  - des sillons demandés (utilisés ou non),
  - des circulations effectives,
  - du stationnement sur les voies du GPMM,
- l'enregistrement et le suivi du traitement des non-conformités,
- la communication des éléments nécessaires à INEXIA pour l'élaboration du rapport annuel de sécurité de l'exploitation destiné à l'EPSF,
- la conception des plans de prévention,
- la distribution aux postes d'aiguillage des documents horaires,
- l'analyse des risques pour compléter les documents uniques de chaque entreprise,
- l'élaboration et le respect de la charte de gestion des déchets,

- la mise en place et le suivi d'indicateurs qualité de la production exploitation et maintenance,
- la mise en place et le suivi du fonctionnement du système de gestion documentaire (respect de la charte d'élaboration, plan de classement, contrôle qualité de la conception d'un texte, mode de distribution et de prise de connaissance…),
- la création des collections de référence des textes nécessaires au bon fonctionnement du GDIPM (postes d'aiguillage et encadrement),
- la commande des textes et documents réglementaires utiles (textes, formulaires...).

L'Agent-Circulation

Dans le cadre et le respect des règles et procédures qui seront applicables sur le site (RSE, RSP, instructions locales…), l'Agent-Circulation est responsable de la manœuvre des signaux et appareils de voie commandés depuis son poste d'aiguillage, de la sécurité des circulations et de l'organisation opérationnelle du mouvement des circulations sur son secteur circulation.

Ainsi en opérationnel, il doit notamment :

- assurer la fonction de sécurité d'Agent-Circulation,
- gérer l'ensemble des circulations de son secteur,
- assurer depuis son poste d'aiguillage, la manœuvre des signaux et appareils de voie dépendants du poste,
- autoriser les opérateurs ferroviaires à utiliser les installations de sécurité dites simples,
- assurer les missions d'agent E et de responsable réception,
- assurer la commande d'un PN (Graveleau),
- gérer en opérationnel la concomitance d'activité des différentes Opérateurs Ferroviaire et assurer le suivi des circulations pénétrant et sortant du port et du stationnement des rames sur les voies du GPMM,
- autoriser l'accès au VFP du GPMM des circulations des opérateurs ferroviaires,
- surveiller les circulations au défilé,
- prendre toutes les mesures de sécurité utiles concernant les installations de sécurité de son secteur (utilisation normale et traitement des cas de dérangement), les procédures d'exploitation des voies de circulation (circulation sur voie unique, secours…) et de cantonnement (y compris les installations en interface avec le GID SNCF conformément aux consignes communes),
- prendre les mesures de protection en cas de travaux,
- en cas d'incident ou accident, prendre les mesures immédiates de sécurité (protection…), lancer les avis utiles et concourir au rétablissement d'une situation normale,
- assurer une traçabilité de tous les échanges concernant la sécurité, et un reporting de l'activité de son secteur.

L'agent de maintenance effectuant les visites

La mission du « visiteur » est : (suivant sa spécialité : voie, signalisation, caténaire)

- de réaliser les visites des réseaux ferrés suivant la planification établie,
- de renseigner les formulaires de rapport de visite et fiches de contrôles associés,
- de transmettre les rapports de visite et fiches de contrôles associés au responsable du contrat maintenance,
- de l'informer de toutes les anomalies détectées,
- de participer à l'élaboration des plannings annuels et hebdomadaires travaux,
- de réaliser les visites après travaux et de valider la qualité de travail effectué,
- de collaborer aux audits.

Le Responsable travaux (chef de chantier ou chef d'équipe)

La mission du Responsable de travaux est :

- de respecter et de faire respecter les règles de sécurité applicables sur le chantier et les instructions locales,
- de respecter et de faire respecter aux opérationnels l'application des documents applicables aux travaux réalisés,
- d'informer le personnel sous sa responsabilité des risques spécifiques au chantier,
- de faire réaliser les travaux planifiés et non planifiés dans les règles de l'art,
- de faire réaliser les travaux dans le délai requis selon les indications du responsable du contrat maintenance,
- d'effectuer les demandes d'achat nécessaires au chantier dans le cadre de la préparation de chantier,
- de mettre en œuvre les moyens nécessaires (personnel, matériel), dans le cadre des ressources allouées,
- d'optimiser la réalisation des travaux,
- de contrôler quantitativement et qualitativement les fournitures mises en œuvre,
- de veiller à l'enregistrement des contrôles réalisés,
- de rédiger le rapport Journalier de Chantier (matériels, fournitures, effectifs, activités, …) et tous documents de contrôle relatifs à son chantier,
- d'analyser les non-conformités avec le Conducteur de Travaux,
- de vérifier la suppression des éventuelles non-conformités détectées,
- de gérer les déchets relatifs à son chantier suivant le schéma organisationnel défini,
- de mettre à disposition du personnel d'exécution les EPI requis,
- de vérifier la mise en œuvre des protections collectives requises,

- d'appliquer la procédure de retrait en cas de danger grave,
- d'informer le responsable de la maintenance de toutes anomalies.

Les opérateurs maintenance

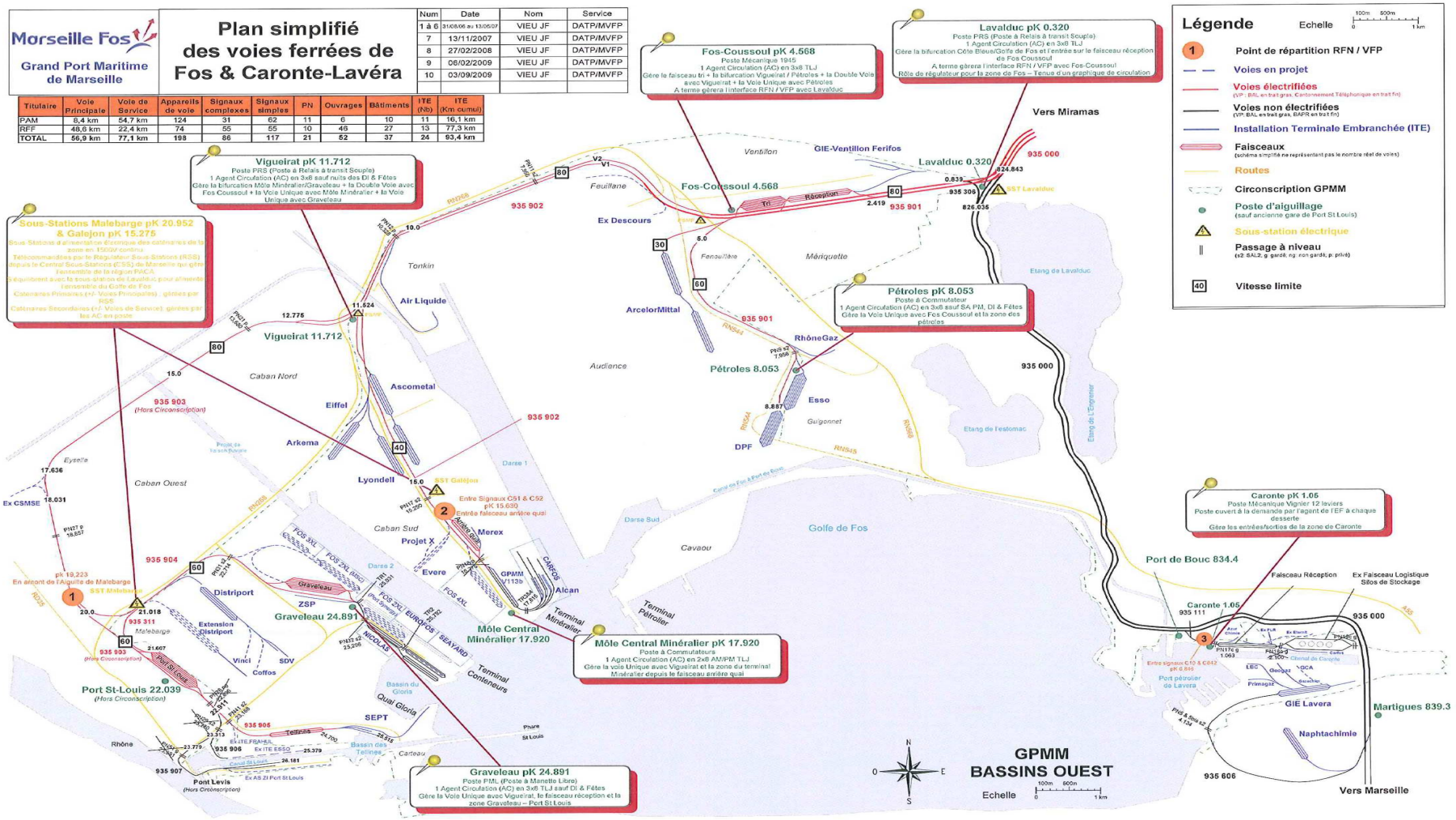
La mission des opérateurs maintenance est :

- d'exécuter sa mission sur le chantier après avoir vérifié l'absence de danger pour lui, le personnel environnant et les installations,
- de prendre connaissance des règles QSE applicables sur le chantier,
- de respecter sans aucune exception le port des protections individuelles en rapport avec son activité,
- de réaliser le travail dans les règles de l'art suivant sa qualification et ses habilitations,
- de respecter les règles QSE applicables sur le chantier,
- d'informer son responsable de chantier de toutes anomalies.

ANNEXE 8: Programme Annuel de Maintenance Préventive

	Installation		Périodicité
Phase maintenance Plans Annuels de Maintenance respectant les cycles préconisés par l'IN 3780		surveillance à pied	6 semaines
		mauzin	1 an
	VOIE	MPS (joints,AD,ballast)	1 an
		MPC Voie courante	4 ans
		MPC AdV Famille A	1 an
		MPC AdV Famille B	3 ans
		MPC AdV VS périodiques	1 an
		Netoyage rails à gorge	2 mois
		Debroussaillage,Desherbage	1 an
		Signalisation	SO
	SEG	Passages à niveau	SO
		Signalisation mécanique	SO
	SEE	Energie	SO
	SET	Télécom Informatique	SO
	CAT	Tournée environnement	SO
		caténaires VTE Appareils	SO
		caténaires VTE Isolateurs	SO
		caténaires VTE en hauteur	SO

ANNEXE 9 : Schéma simplifié du RFP

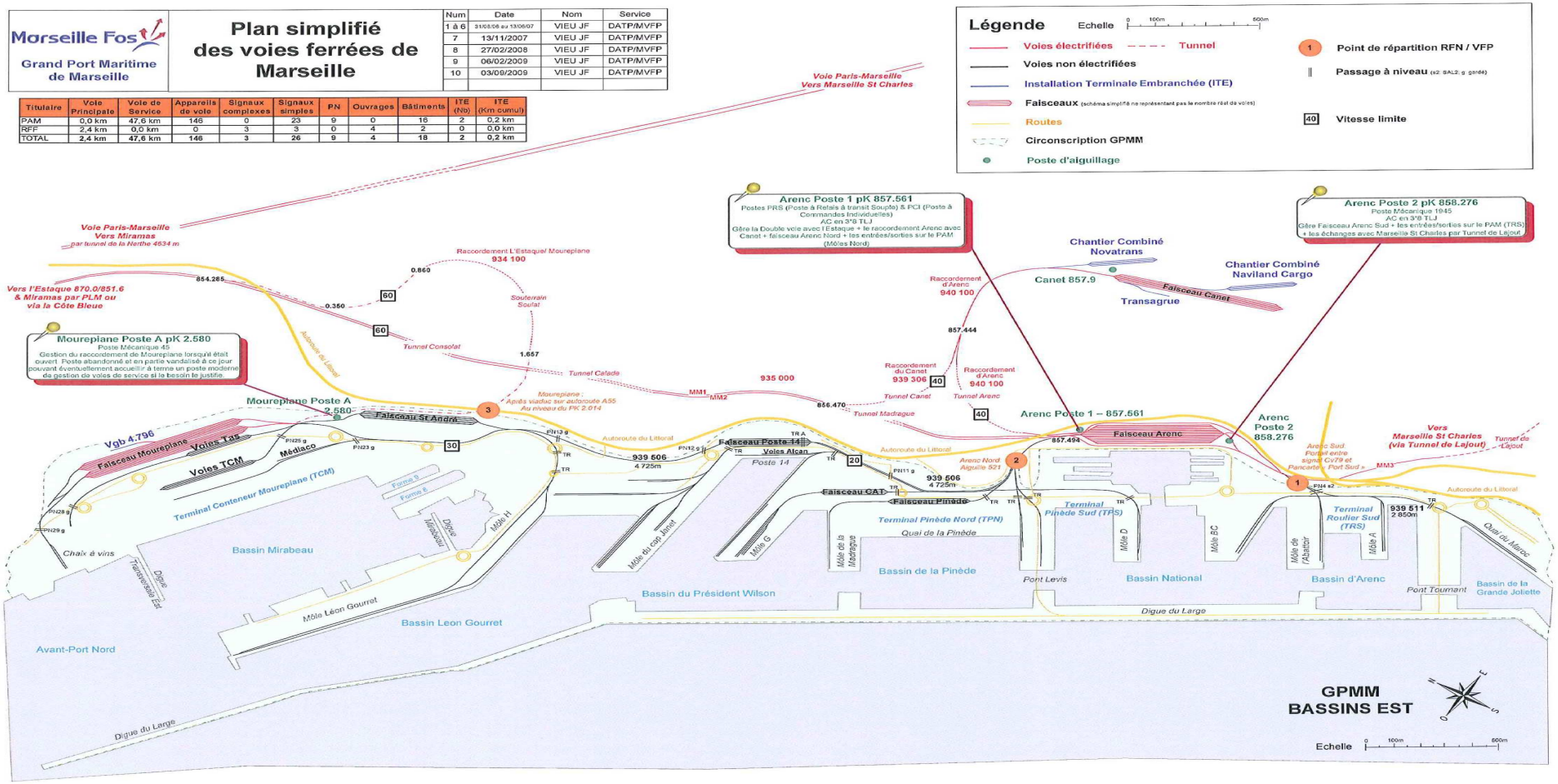

Marseille Fos
Grand Port Maritime de Marseille
Plan simplifié des voies ferrées de Fos & Caronte-Lavéra
Num | Date | Nom | Service
1 à 6 | 31/08/06 au 13/05/07 | VIEU JF | DATP/MVFP
7 | 13/11/2007 | VIEU JF | DATP/MVFP
8 | 27/02/2008 | VIEU JF | DATP/MVFP
9 | 06/02/2009 | VIEU JF | DATP/MVFP
10 | 03/09/2009 | VIEU JF | DATP/MVFP
Titulaire | Voie Principale | Voie de Service | Appareils de voie | Signaux complexes | Signaux simples | PN | Ouvrages | Bâtiments | ITE (Nb) | ITE (Km cumul)
PAM | 8,4 km | 54,7 km | 124 | 31 | 62 | 11 | 6 | 10 | 11 | 16,1 km
RFF | 48,6 km | 22,4 km | 74 | 55 | 55 | 10 | 46 | 27 | 13 | 77,3 km
TOTAL | 56,9 km | 77,1 km | 198 | 86 | 117 | 21 | 52 | 37 | 24 | 93,4 km
Légende
Echelle
Point de répartition RFN / VFP
Voies en projet
Voies électrifiées
Voies non électrifiées
Installation Terminale Embranchée (ITE)
Faisceaux
Routes
Circonscription GPMM
Poste d'aiguillage
Sous-station électrique
Passage à niveau
Vitesse limite
Vigueirat pK 11.712
Poste PRS (Poste à Relais à transit Souple)
1 Agent Circulation (AC) en 3x8 sauf nuits des DI & Fêtes
Gère la bifurcation Môle Minéralier/Graveleau + la Double Voie avec Fos Coussoul + la Voie Unique avec Môle Minéralier + la Voie Unique avec Graveleau
Sous-Stations Malebarge pK 20.952 & Galéjon pK 15.275
Fos-Coussoul pK 4.568
Poste Mécanique 1945
1 Agent Circulation (AC) en 3x8 TLJ
Gère le faisceau tri + la bifurcation Vigueirat / Pétroles + la Double Voie avec Vigueirat + la Voie Unique avec Pétroles
A terme gérera l'interface RFN / VFP avec Lavalduc
Lavalduc pK 0.320
Poste PRS (Poste à Relais à transit Souple)
1 Agent Circulation (AC) en 3x8 TLJ
Gère la bifurcation Côte Bleue/Golfe de Fos et l'entrée sur le faisceau réception de Fos Coussoul
A terme gérera l'interface RFN / VFP avec Fos-Coussoul
Rôle de régulateur pour la zone de Fos – Tenue d'un graphique de circulation
Pétroles pK 8.053
Poste à Commutateur
1 Agent Circulation (AC) en 3x8 sauf SA PM, DI & Fêtes
Gère la Voie Unique avec Fos Coussoul et la zone des pétroles
Môle Central Minéralier pK 17.920
Poste à Commutateurs
1 Agent Circulation (AC) en 2x8 AM/PM TLJ
Gère la voie Unique avec Vigueirat et la zone du terminal Minéralier depuis le faisceau arrière qual
Graveleau pK 24.891
Poste PML (Poste à Manette Libre)
1 Agent Circulation (AC) en 3x8 TLJ sauf DI & Fêtes
Gère la Voie Unique avec Vigueirat, le faisceau réception et la zone Graveleau – Port St Louis
Caronte pK 1.05
Poste Mécanique Vignier 12 leviers
Poste ouvert à la demande par l'agent de l'EF à chaque desserte
Gère les entrées/sorties de la zone de Caronte
Vers Miramas
Vers Marseille
Port de Bouc 834.4
Port St-Louis 22.039
(Hors Circonscription)
Pont Levis
(Hors Circonscription)
Graveleau 24.891
Vigueirat 11.712
Lyondell
Ascometal
Eiffel
Arkema
Caban Nord
Caban Ouest
Caban Sud
Tonkin
Air Liquide
Ex Descours
Feuillane
Ventillon
GIE-Ventillon Ferifos
Fenouillère
Mériquette
ArcelorMittal
RhôneGaz
Audience
Esso
DPF
Guigonnet
Etang de Lavalduc
Etang de l'estomac
Etang de l'Empereur
Golfe de Fos
Cavaou
Darse 1
Darse 2
Darse Sud
Projet X
Evere
Merex
Alcan
Distriport
ZSP
Extension Distriport
Malebarge
Vinci
SDV
Coffos
Terminal Pétrolier
Terminal Minéralier
Terminal Conteneurs
Bassin du Gloris
Quai Gloria
SEPT
Bassin des Tellines
Carteau
Rhône
Phare St Louis
Port pétrolier de Lavera
GIE Lavera
Naphtachimie
Martigues 839.3
Falsceau Réception
Ex Faisceau Logistique Silos de Stockage
Canal de Caronte
GPMM
BASSINS OUEST
Echelle

Marseille Fos
Grand Port Maritime de Marseille

Plan simplifié des voies ferrées de Marseille

Num	Date	Nom	Service
1 à 6	31/03/06 au 13/06/07	VIEU JF	DATP/MVFP
7	13/11/2007	VIEU JF	DATP/MVFP
8	27/02/2008	VIEU JF	DATP/MVFP
9	06/02/2009	VIEU JF	DATP/MVFP
10	03/09/2009	VIEU JF	DATP/MVFP

Titulaire	Voie Principale	Voie de Service	Appareils de voie	Signaux complexes	Signaux simples	PN	Ouvrages	Bâtiments	ITE (Nb)	ITE (Km cumul)
PAM	0,0 km	47,6 km	146	0	23	9	0	16	2	0,2 km
RFF	2,4 km	0,0 km	0	3	3	0	4	2	0	0,0 km
TOTAL	2,4 km	47,6 km	146	3	26	9	4	18	2	0,2 km

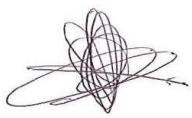


FICHE D'IDENTIFICATION

IDENTIFICATION DU TEXTE

Titre	Règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) du réseau ferroviaire portuaire du Grand Port Maritime de Marseille et son dispositif de pilotage
Nature du Texte	Manuel
Emetteur	GPMM
Référence	MA-E-PSE -0001
Date d'édition	30-09-2010
Version en cours/date	Version A du 30-09-2010
Confidentialité	Ouvert
Date d'application	01-02-2011

REDACTION

Nom	Organisme	Date	Signature
Alain COLLINET	INEXIA	30-09-2010	

VERIFICATION

Nom	Organisme	Date	Signature
Jean François VIEU	GPMM	30-09-2010	

APPROBATION

Nom	Organisme	Date	Signature
Renaud SPAZZI	GPMM	30-09-2010	

TEXTES ABROGES

- NEANT

TEXTES DE REFERENCES

- NEANT

TEXTES INTERDEPENDANTS

- NEANT

HISTORIQUES DES EDITIONS ET DES VERSIONS

Edition	Version	Date de version	Date d'application
09/09/2010	A	30/09/2010	01/02/2011

MISE A DISPOSITION / DISTRIBUTION

Papier/Informatique

CLASSEMENT

La version originale signée est conservée par le responsable de l'activité « voies ferrées » au siège du GPMM.